



3 1761 11650033 1





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116500331>



GOVT PUBNS















CAI XL 27  
- T82

Government  
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, March 14, 1972

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

1107

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 1

Le mardi 14 mars 1972

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1972-73—Post Office

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1972-1973—Postes

APPEARING:

The Honourable J.-P. Côté,  
Postmaster General.

A COMPARU:

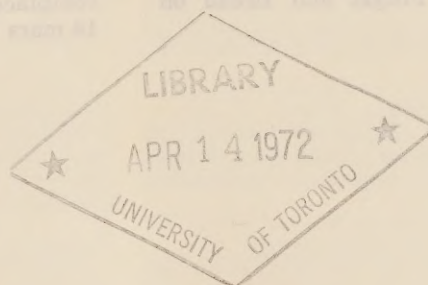
L'hon. J.-P. Côté,  
Ministre des postes.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



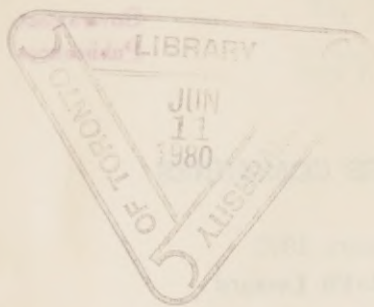
Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972





## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand	Horner
Breau	Howe
Danforth	LeBlanc ( <i>Rimouski</i> )
Duquet	Lessard ( <i>Lac-Saint-Jean</i> )
Forget	Mather

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

Matte	Skoberg
Nielsen	Thomas ( <i>Maisonneuve- Rosemont</i> )
Portelance	Thomas ( <i>Moncton</i> )—(20)
Pringle	
Rock	

(Quorum 11)

*Greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Mr. Benjamin replaced Mr. Blackburn on February 29, 1972.

Messrs. Nielsen, Pringle, LeBlanc (*Rimouski*), and Dinsdale replaced Messrs. Noble, Rock, Crossman and McGrath, on March 13, 1972.

Messrs. Mather, Lessard (*Lac-Saint-Jean*), Breau, Rock and Crossman replaced Messrs. Benjamin, Trudel, McNulty, Dinsdale and Lessard (*Lac-Saint-Jean*) on March 14, 1972.

Messrs. Loiselle, Stewart (*Okanagan*) and McNulty replaced Messrs Allmand, Forget and Breau on March 14, 1972.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement:

M. Benjamin remplace M. Blackburn le 29 février 1972.

Messieurs Nielsen, Pringle, LeBlanc (*Rimouski*) et Dinsdale remplacent Messieurs Noble, Rock, Crossman et McGrath, le 13 mars 1972.

Messieurs Mather, Lessard (*Lac-Saint-Jean*), Breau, Rock et Crossman, remplacent Messieurs Benjamin, Trudel, McNulty, Dinsdale et Lessard (*Lac-Saint-Jean*), le 14 mars 1972.

Messieurs Loiselle, Stewart (*Okanagan*) and McNulty remplacent Messieurs Allmand, Forget et Breau le 14 mars 1972.

## ORDER OF REFERENCE

Monday, February 28, 1972.

*Ordered*,—That Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications;

Vote L10 relating to the Canadian Overseas Telecommunication Corporation;

Votes 1 and 5 relating to the Post Office;

Votes 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55 and 60 relating to the Department of Transport;

Vote 65 relating to the Atlantic Pilotage Authority;

Vote 70 relating to the Canadian National Railways;

Votes 75 and 80 relating to the Canadian Transport Commission;

Vote 85 relating to the Great Lakes Pilotage Authority;

Vote 90 relating to the Laurentian Pilotage Authority;

Votes 95, 100 and L105 relating to the National Harbours Board;

Vote L110 relating to Northern Transportation Company Limited;

Vote 115 relating to the Pacific Pilotage Authority; and

Votes 120, L125 and 130 relating to the St. Lawrence Seaway Authority, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

*Le Greffier de la Chambre des communes*  
ALISTAIR FRASER

*The Clerk of the House of Commons*

## ORDRE DE RENVOI

Le lundi 28 février 1972

*Il est ordonné*,—Que les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications;

Le crédit L10 ayant trait à la Société canadienne des télécommunications transmarines;

Les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Postes;

Les crédits 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55 et 60 ayant trait au ministère des Transports;

Le crédit 65 ayant trait à l'Administration de pilotage de l'Atlantique;

Le crédit 70 ayant trait aux Chemins de fer nationaux du Canada;

Les crédits 75 et 80 ayant trait à la Commission canadienne des transports;

Le crédit 85 ayant trait à l'Administration de pilotage des Grands Lacs;

Le crédit 90 ayant trait à l'Administration de pilotage des Laurentides;

Les crédits 95, 100 et L105 ayant trait au Conseil des ports nationaux;

Le crédit L110 ayant trait à la Société des transports du nord Limitée;

Le crédit 115 ayant trait à l'Administration de pilotage du Pacifique; et

Les crédits 120, L125 et 130 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ



## MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, February 29, 1972.

(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3.00 p.m. for the purpose of organization.

*Members present:* Messrs. Allmand, Benjamin, Danforth, Duquet, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McNulty, Noble, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Trudel, Turner (*London East*)—(15).

The Clerk attending and having called for nominations.

Mr. Trudel, seconded by Mr. Forget moved  
That Mr. Lessard (*LaSalle*) do take the Chair as Chairman.

There being no other nominations

On motion of Mr. Forget, it was  
*Resolved*,—That nominations be closed.

The Clerk of the Committee declared the first motion carried, *nemine contradicente*, and Mr. Lessard (*LaSalle*) duly elected Chairman of the Committee.

The Chairman having called for nomination for Vice-Chairman

Mr. Skoberg moved

—That the Vice-Chairman of the Standing Committee on Transport and Communications be a member from one of the opposition parties.

After debate thereon and the question being put, the motion was negatived: Yeas—5; Nays—9.

Thereupon Mr. Portelance moved

—That Mr. Turner (*London East*) be elected Vice-Chairman of this Committee, and

Mr. Skoberg moved

—That Mr. Howe be elected Vice-Chairman of this Committee and the question being put on the first motion, it was carried in the affirmative.

Thereupon Mr. Turner was declared duly elected Vice-Chairman of this Committee.

On motion of Mr. Crossman, it was

Agreed,—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence and, as a supplementary issue, a sessional index prepared by the Library of Parliament.

On motion of Mr. Turner (*London East*), it was

Agreed,—That the Chairman, the Vice-Chairman and five other members appointed by the Chairman do compose the Subcommittee on Agenda and Procedure.

On motion of Mr. Allmand,

—That the Chairman be authorized to hold meetings, to receive evidence and to authorize the printing thereof when a quorum is not present;

## PROCÈS-VERBAL

Le mardi 29 février 1972

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 3 heures de l'après-midi aux fins d'organisation.

*Députés présents:* MM. Allmand, Benjamin, Danforth, Duquet, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McNulty, Noble, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Trudel, Turner (*London-Est*).—15.

Le greffier préside la séance et se dit prêt à recevoir les candidatures au poste de président.

M. Trudel, appuyé par M. Forget, propose  
—Que M. Lessard (*LaSalle*) soit élu président.

Comme il n'y a pas d'autre candidat,

Sur une proposition de M. Forget, il est  
*Décidé* que la période de mise en candidature soit close.

Le greffier du Comité déclare que la première proposition est adoptée *nemine contradicente* et que M. Lessard (*LaSalle*) est élu président du Comité.

Le président se dit prêt à recevoir les candidatures au poste de vice-président.

M. Skoberg propose  
—Que le vice-président du Comité permanent des transports et des communications soit membre d'un des partis de l'Opposition.

Après débat, la proposition, mise aux voix, est rejetée par 9 voix contre 5.

M. Portelance propose alors  
—Que M. Turner (*London-Est*) soit élu vice-président du Comité et

M. Skoberg propose  
—Que M. Howe soit élu vice-président du Comité. La première proposition, mise aux voix, est adoptée.

On déclare M. Turner élu vice-président du Comité.

Sur une proposition de M. Crossman, il est  
*Décidé* que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires des procès-verbaux et témoignages et, à titre de publication supplémentaire, un répertoire des travaux sessionnels préparé par la bibliothèque du Parlement.

Sur une proposition de M. Turner (*London-Est*), il est  
*Décidé* que le président, le vice-président et 5 autres membres, nommés par le président, forment le sous-comité du programme et de la procédure.

M. Allmand propose  
—Que le président soit autorisé à tenir des séances dans le but de recevoir des témoignages et en ordonner l'impression quand il n'y a pas quorum.

And, after debate thereon, the motion was carried.

At 3.25 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Tuesday, March 14, 1972.

(2)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9.40 a.m., the Chairman Mr. Lessard (*LaSalle*) presiding.

*Members present:* Messrs. Allmand, Breau, Dinsdale, Duquet, Forget, LeBlanc (*Rimouski*), Lessard (*Lac-Saint-Jean*), Lessard (*LaSalle*), Nielsen, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Maisonnette-Rosemont*), Turner (*London East*)—(14).

*Also present:* Messrs. Cobbe and Rock, M.P.'s.

*In attendance:* Hon. J.-P. Côté, Postmaster General.

*Witnesses: From the Post Office:* Messrs. J. A. H. Mackay, Deputy Postmaster General; A. C. Boughner, Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration; G. M. Sinclair, Assistant Deputy Postmaster General, Operational Services; J. G. Fultz, Director of Coding and Mechanization; R. J. Cousens, A/Director of Transportation; V. C. Molder, A/Director of Budgets; F. Pageau, Director of Postal Rates and Classification; G. C. Campbell, Assistant Deputy Postmaster General, Marketing.

The Chairman read the report of the Steering Committee concerning public hearings on the adequacy of rail passenger service in South Western Ontario.

On motion of Mr. Turner (*London East*),

*Agreed*,—That the Committee hold public hearings in London, Chatham, Stratford and Walkerton on the adequacy of rail passenger service in South Western Ontario.

On motion of Mr. Pringle,

*Agreed*,—That the Clerk of the Committee be authorized to place paid advertisements concerning these hearings in local newspapers.

The Committee had for consideration the Main Estimates 1972-73 for the Post Office Department.

The Postmaster General, the Hon. J.-P. Côté read a prepared statement and, assisted by his officials, responded to questions thereon.

Moved by Mr. Nielsen,

—That Mr. Jack Moody be called as a witness before the Committee to answer questions related to the statement of the Minister on pages 529 to 531 of Hansard.

And the debate arising thereon;

At 11.00 a.m., the Committee adjourned until 3.30 p.m. this date.

#### AFTERNOON SITTING

(3)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3.40 p.m., the Chairman Mr. Lessard (*LaSalle*) presiding.

Après débat, la proposition est adoptée.

A 3h25 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le mardi 14 mars 1972

(2)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 du matin sous la présidence de M. Lessard (*LaSalle*).

*Députés présents:* MM. Allmand, Breau, Dinsdale, Duquet, Forget, LeBlanc (*Rimouski*), Lessard (*Lac Saint-Jean*), Lessard (*LaSalle*), Nielsen, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Maisonnette-Rosemont*), Turner (*London Est*)—(14).

*Autres députés présents:* MM. Cobbe et Rock.

*Également présent:* L'honorable J.-P. Côté, ministre des Postes.

*Témoins: Du ministère des Postes:* MM. J. A. H. MacKay, sous-ministre; A. C. Boughner, sous-ministre adjoint, Finances et Administration; G. M. Sinclair, sous-ministre adjoint, Services d'exploitation; J. G. Fultz, directeur du codage et de la mécanisation; R. J. Cousens, directeur par intérim des transports; V. C. Molder, directeur par intérim des budgets; F. Pageau, directeur des tarifs et de la classification; G. C. Campbell, sous-ministre adjoint, Commercialisation.

Le président fait lecture du rapport du comité de direction au sujet des audiences publiques sur l'utilité d'un service-voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario.

Sur proposition de M. Turner (*London-Est*),

Il est convenu,—Que le Comité tienne des audiences publiques à London, Chatham, Stratford et Walkerton au sujet de l'utilité d'un service-voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario.

Sur proposition de M. Pringle,

Il est convenu,—Que le greffier du Comité soit autorisé à publier dans les journaux locaux des annonces payées concernant ces audiences.

Le Comité étudie le Budget principal de 1972-1973 concernant le ministère des Postes.

Le ministre des Postes, l'honorable J.-P. Côté, lit une déclaration et, assisté de ses fonctionnaires, il répond aux questions qu'on lui pose.

M. Nielsen propose,

—Que M. Jack Moody soit appelé à comparaître comme témoin devant le Comité afin de répondre aux questions relatives à la déclaration du ministre figurant aux pages 529 à 531 du *Hansard*.

Le débat se poursuit à ce sujet.

Le Comité suspend ses travaux à 11 heures jusqu'à 15 h 30.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(3)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Lessard.



*Members present:* Messrs. Allmand, Crossman, Danforth, LeBlanc (*Rimouski*), Lessard (*LaSalle*), McNulty, Nielsen, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Turner (*London East*)—(13).

*Also present:* Mr. Cobbe, M.P.

*In attendance:* Hon. J.-P. Côté, Postmaster General.

*Witnesses:* Same as morning sitting.

The Committee resumed its consideration of the Main Estimates 1972-73 of the Post Office Department.

The motion of Mr. Nielsen,

—That Mr. Jack Moody be called as a witness before the Committee to answer questions related to the statement of the Minister on pages 529 to 531 of Hansard was permitted to stand.

Mr. Côté made a statement regarding tenders for automatic mail sorting equipment.

Copies of the following documents were tabled and distributed to members:

1. A Canadian Public Address Postal Coding System;
2. Performance Specification for Mechanized Letter Sorting System for Ottawa Post Office;
3. Performance Specification for Mechanized Letter Sorting Systems for Canada Post Office Department;
4. Copy of contract between the Crown and ITT Canada Limited for a Mechanized Letter Sorting System—Ottawa;
5. Copies of tender requests for Ottawa;
6. Copies of tender requests for Post Office System.

And the questioning continuing;

At 5.30 p.m., the Committee adjourned until 8.00 p.m. this date.

#### EVENING SITTING

(4)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8.10 p.m., the Chairman Mr. Lessard (*LaSalle*) presiding.

*Members present:* Messrs. Crossman, Duquet, Howe, LeBlanc (*Rimouski*), Loiselle, Lessard (*LaSalle*), McNulty, Nielsen, Portelance, Pringle, Skoberg, Stewart (*Okanagan-Kootenay*), Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Turner (*London East*)—(14).

*Also present:* Mr. Allmand, M. P.

*In attendance:* Hon. J.-P. Côté, Postmaster General.

*Witnesses:* Same as morning sitting.

The Committee resumed consideration of the Main Estimates 1972-73 of the Post Office Department. And the questioning of the Minister continuing.

Mr. Nielsen raised a point of order to the effect that members' questions could be directed specifically to the officials of the Post Office Department and be answered directly by them rather than through the Minister. The Chairman stated that all questions should be directed to the Minister concerned through the Chair.

*Députés présents:* MM. Allmand, Crossman, Danforth, LeBlanc (*Rimouski*), Lessard (*LaSalle*), McNulty, Nielsen, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Turner (*London-Est*)—(13)

*Autre député présent:* M. Cobbe.

*Aussi présent:* L'honorable J.-P. Côté, ministre des Postes.

*Témoins:* Les mêmes qu'au cours de la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude du Budget principal 1972-1973 du ministère des Postes.

La motion de M. Nielsen

—Que M. Jack Moody soit appelé à comparaître comme témoin devant le Comité afin de répondre aux questions relatives à la déclaration du ministre figurant aux pages 529 à 531 du Hansard, est réservée.

M. Côté fait une déclaration concernant l'appel d'offres en vue de l'achat de machines automatiques de tri du courrier.

On dépose des copies des documents suivants et on les distribue aux députés:

1. Un système de codage postal canadien;
2. Les caractéristiques de fonctionnement d'un système de tri automatique du courrier destiné au bureau de poste d'Ottawa;
3. Les caractéristiques de fonctionnement d'un système de tri automatique du courrier destiné au ministère des Postes du Canada;
4. Un exemplaire du contrat signé par l'État avec la société ITT du Canada Limitée pour l'achat d'un système de tri automatique du courrier—Ottawa;
5. Des exemplaires des appels d'offres pour Ottawa;
6. Des exemplaires des appels d'offres pour les Postes;

Et la période des questions se poursuit;

A 17 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures ce soir.

#### SÉANCE DU SOIR

(4)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 20 h 10. M. Lessard, président, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Crossman, Duquet, Howe, LeBlanc (*Rimouski*), Loiselle, Lessard (*LaSalle*), Nielsen, Portelance, McNulty, Pringle, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Stewart (*Okanagan-Kootenay*), Turner (*London-Est*)—(14).

*Autre député présent:* M. Allmand.

*Compareait:* L'honorable Jean-Pierre Côté, ministre des Postes.

*Témoins:* Les mêmes que ce matin.

Le Comité reprend l'étude du Budget principal des dépenses 1972-1973 du ministère des Postes. Le ministre continue de répondre aux questions.

M. Nielsen rappelle le Règlement en signalant que les questions pourraient être posées expressément aux hauts fonctionnaires du ministère des Postes et que ceux-ci pourraient y répondre directement plutôt que par l'intermédiaire du ministre. Le président déclare que toutes les questions doivent être posées au ministre en question par l'entremise du président.

And the question being put of the motion of Mr. Nielsen,  
—That Mr. Jack Moody be called as a witness before the Committee to answer questions related to the statement of the Minister on pages 529 to 531 of Hansard, the said motion was negatived: YEAS 2—NAYS 9.

Thereupon Mr. Nielsen moved,  
—That Mr. Mackay, Deputy Minister of the Post Office Department, appear as a witness before the Standing Committee on Transport and Communications.

And the question being put on the said motion, it was negatived: YEAS 2—NAYS 9.

And the questioning continuing;

At 10.03 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

La motion de M. Nielsen est mise aux voix, à savoir  
—Que M. Jack Moody soit appelé à comparaître comme témoin devant le Comité afin de répondre aux questions relatives à la déclaration du ministre figurant aux pages 529 à 531 du Hansard. La motion est rejetée par 2 voix contre 9.

M. Nielsen *propose* ensuite  
—Que M. Mackay, sous-ministre du ministère des Postes compareisse comme témoin devant le Comité permanent des transports et des communications.

La motion est mise aux voix et elle est rejetée par 2 voix contre 9.

La période de questions se poursuit;

A 22 h 03, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

R.V. Virr

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 14, 1972.

• 0939

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, I see that we have a quorum. I received a report from the Steering Committee on Agenda and Procedures that met last Thursday. The members who were present were Mr. Forget, Mr. Lessard (LaSalle), Mr. Skoberg, Mr. Thomas (Moncton) and Mr. Turner (London East).

The steering committee discussed the plan for resuming the study of the rail passenger service in southwestern Ontario. After debate it was agreed that a recommendation should be made that the date of April 17, 1972, be reserved for public hearings to be held in London, Chatham, Stratford and Walkerton, Ontario.

This morning I need someone to move the steering committee proposal as outlined.

• 0940

Mr. Turner, do you have anything more to say before the motion is put?

**Mr. Turner (London East):** I move that the Committee be empowered to visit London, Chatham, Stratford and Walkerton to investigate the rail passenger service in that area.

Motion agreed to.

**The Chairman:** I also need a motion authorizing the Clerk to make the necessary advertisement in the newspapers.

**Mr. Pringle:** I move that authorization be given to the Clerk to insert the necessary advertisement in the appropriate newspapers.

Motion agreed to.

**The Chairman:** The next item on the agenda deals with the Estimates of the Post Office department for the year 1972-73. The Honourable Jean-Pierre Côté is here this morning, and I believe the Minister has an opening statement.

Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, before we discuss the estimates, did we not have a recommendation regarding the calling of the various departments for estimates?

**The Chairman:** I will ask the Clerk to read our agenda.

**The Clerk:** They also agreed at the steering committee meeting to call the following departments in the following order: March 14, the Post Office department; March 16, National Harbours Board, St. Lawrence Seaway Authority, Northern Transportation Company Limited and, if possible, the four pilotage authorities; March 21, Department of Communications and Canadian Overseas Telecommunication Corporation; March 23, Department of Transport and Vote 70 CNR; March 28, Canadian Transport Commission.

Since the time the steering committee drew up this schedule, the Northern Transportation Company Limited has informed us that it will not be available on March 16 and, as well, Mr. MacEachen's office has brought out a firm committee schedule which would not permit us to meet the deadlines that we had set for ourselves. The way it works is that they have given us Tuesday night for one meeting and Thursday morning for one meeting each week. They have also given us a meeting on each Monday

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 14 mars 1972

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, je vois que nous sommes en nombre.

Le comité de direction de l'ordre du jour et de la procédure qui s'est réuni jeudi dernier m'a fait parvenir un rapport. Les députés suivants ont assisté à cette réunion: MM. Forget, Lessard (LaSalle), Skoberg, Thomas (Moncton) et Turner (London-Est).

Le comité de direction a parlé du projet de reprendre l'étude d'un service de transport ferroviaire dans le sud-ouest de l'Ontario. Après discussion, il a été convenu de recommander de fixer au 17 avril 1972 des audiences publiques qui auront lieu à London, Chatham, Stratford et Walkerton dans l'Ontario.

Je demanderais donc à quelqu'un de déposer la proposition du comité de direction telle que je vous l'ai exposée.

Monsieur Turner, avez-vous quelque chose à ajouter avant que je ne mette la motion aux voix?

**M. Turner (London-Est):** Je propose que le comité soit autorisé à se rendre à London, Chatham, Stratford et Walkerton afin d'étudier la question du transport ferroviaire des passagers dans cette région.

La motion est adoptée.

**Le président:** Il me faut également une motion autorisant le greffier à faire paraître des annonces dans les journaux.

**M. Pringle:** Je propose que le greffier soit autorisé à faire paraître les annonces nécessaires dans les journaux appropriés.

La motion est adoptée.

**Le président:** Le point suivant à l'ordre du jour traite des prévisions budgétaires du ministère des Postes pour l'année 1972-1973. L'hon. Jean-Pierre Côté est parmi nous ce matin et je crois savoir que le ministre désire faire une déclaration préliminaire.

Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, avant d'examiner les prévisions budgétaires, pourriez-vous me dire si nous n'avions pas été saisis d'une recommandation portant sur les prévisions budgétaires des divers ministères?

**Le président:** Je demanderais au greffier de bien vouloir donner lecture de notre ordre du jour.

**Le greffier:** Le comité de direction a également convenu d'inviter les ministères suivants dans l'ordre que voici: le 14 mars, le ministère des Postes, le 16 mars, la Commission des ports nationaux, la Commission de la voie maritime du Saint-Laurent, la Société des transports du Nord et si possible les quatre sociétés de pilotage; le 21 mars, le ministère des Communications ainsi que la Société canadienne de télécommunications transmarines; le 23 mars, le ministère des Transports et le crédit 70 du Canadien National; le 28 mars, la Commission canadienne des Transports.

Depuis que ce programme a été établi par le comité de direction, la Société des transports du Nord nous a fait savoir qu'elle n'est pas libre le 16 mars tandis que le bureau de M. MacEachen a établi à l'intention des comités un calendrier qui ne nous permettrait pas de respecter les dates que nous avions fixées. Nos réunions pourront avoir lieu chaque semaine le mardi soir et le jeudi matin. De plus nous pourrions également nous réunir le lundi soir.

[Texte]

night, if desired. It is up to the Committee to decide whether they wish to meet on Monday evenings on a regular basis.

**An hon. Member:** Would you mind repeating the times they have given us?

**The Clerk:** They have given us Monday and Tuesday evening at eight o'clock.

**The Chairman:** They also have given us Friday afternoon.

**The Clerk:** They have given us Thursday at eleven o'clock.

**Mr. Portelance:** There is no Friday afternoon on that list, Mr. Chairman.

**The Chairman:** There is one.

**The Clerk:** They did give us Friday afternoon as well every second week at two o'clock.

**Mr. Pringle:** Is it Thursday at eleven o'clock?

**The Clerk:** Yes.

**The Chairman:** We will have some photostat copies made which will be distributed to every member of the Committee so he can study the list provided by Mr. MacEachen.

**The Clerk:** This, of course, would mean that the Clerk would have to change the schedule with the Committee's permission. It probably will take two meetings for each group that we are going to have before us.

**The Chairman:** Furthermore, if the CNR bill is finished today or tomorrow it might be referred to us. Therefore, I would imagine we would have to study that bill between the scheduled meetings.

Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I thought the committees had some control over when they met. For the love of me I cannot understand why Mr. MacEachen should be the sole dictator of when we will meet, if we will meet and why we will meet. What good reason has he given for restricting us to Monday and Tuesday evening, Thursday morning and possibly Friday afternoon? In the past, during the last four years that I have been here, we have met at the discretion of this Committee. What reason did he give you, Mr. Chairman, for laying down this type of an agenda for this Committee?

**The Chairman:** Since you have put the question to me, my answer to you is that too many committees are sitting at the same time. There are many members who are on three or four committees that sit at the same time and it is hard for one member to be at four places at once. This is the reason he tried to divide up the time.

**Mr. Skoberg:** I would suggest, Mr. Chairman, that there are enough members in the House of Commons, if the responsibility were distributed properly, to ensure our not running into this problem. So many members like to hog all committees that we run into the situation we have right now. I do not think it is fair to any one committee to be dictated to the way that we are right now.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

[Interprétation]

C'est au comité de décider s'il désire se réunir régulièrement le lundi soir.

**Une voix:** Pourriez-vous nous répéter les jours s'il vous plaît?

**Le greffier:** Lundi et mardi soir à 8 heures.

**Le président:** Également vendredi après-midi.

**Le greffier:** On nous a donné jeudi matin à 11 heures.

**M. Portelance:** Vendredi après-midi ne figure pas sur la liste, monsieur le président.

**Le président:** Si, une fois.

**Le greffier:** Ils nous ont également accordé le vendredi après-midi une fois tous les quinze jours à 2 heures de l'après-midi.

**M. Pringle:** C'est bien jeudi matin à 11 heures?

**Le greffier:** Oui.

**Le président:** Nous ferons faire des photocopies qui seront distribuées à tous les membres du comité afin qu'ils puissent examiner la liste établie par M. MacEachen.

**Le greffier:** Dans ces conditions, le greffier ferait bien entendu modifier le calendrier, avec la permission du comité. Il nous faudra probablement deux réunions pour entendre chacune des parties.

**Le président:** Par ailleurs si le bill sur le Canadien National est adopté aujourd'hui ou demain, il pourrait nous être renvoyé. Nous serions alors obligés d'examiner ce bill entre les réunions déjà prévues.

Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je pensais qu'il appartenait aux comités de fixer la date de leurs réunions. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi M. MacEachen est seul à décider si oui ou non nous devons nous réunir, pour quel motif et quand. Pour quelle raison devons-nous nous réunir uniquement le lundi et le mardi soir, le jeudi matin et éventuellement le vendredi après-midi; depuis quatre années que je suis ici, nous nous sommes réunis lorsque le comité en décidait ainsi. Comment M. MacEachen a-t-il justifié la fixation d'un tel calendrier pour le comité?

**Le président:** Puisque vous me posez la question, je répondrai qu'il y a trop de comités qui se réunissent en même temps. Beaucoup de députés font partie de trois ou quatre comités et il leur est évidemment impossible de siéger partout en même temps. C'est la raison pour laquelle il a essayé d'étaler les réunions.

**M. Skoberg:** Étant donné le nombre de députés à la Chambre des communes, nous n'aurions pas à faire face à ce problème si les responsabilités avaient été convenablement réparties. Or, il y a trop de députés qui se réservent tous les comités ce qui crée la situation dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle. Les comités ne devraient recevoir d'ordres de personne.

**Le président:** Monsieur Allmand.



[Text]

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I thought Mr. MacEachen, the House Leader, had consulted with the other house leaders on this schedule and they felt they had to come to a schedule like this because there had been some criticism from the opposition in the last session, that we were meeting in the afternoon. Often, for example, during debate on a transport bill in the House we were meeting here in Committee on a transport matter. Maybe you should check with Mr. Knowles, John, because I was under the impression that this new schedule was approved by the house leaders; I may be wrong.

**The Chairman:** I was told that there was an understanding amongst the house leaders.

**Mr. Skoberg:** If there was an understanding we should not be meeting this afternoon, because we will have transport before us then.

**The Chairman:** That was planned but I think they let us go for this week; next week we will have to follow the agenda.

Mr. Portelance.

**M. Portelance:** C'est bien, monsieur le président.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I do not think the House Leader or any of the house leaders are suggesting why we meet or anything else; all they are simply trying to do is establish a proper schedule. It is all right for them to say that it was done properly, but every member of the House of Commons is utilized on all these committees and unless they are strict, they cannot avoid the conflict which has been taking place. If you are on one committee, that might be all right, you may be able to adopt this attitude; but if you are on more than one committee you have a conflict and they are trying to avoid this conflict. It is as simple as that. There certainly is nothing dictatorial about why we meet and I resent that being put on the record.

**Mr. Skoberg:** It is the whole utilization area of certain members.

**The Chairman:** Mr. Skoberg, I know we would not do that to you because we really enjoy having you on this Committee.

**Mr. Skoberg:** Thank you, sir.

**M. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** Monsieur le président, vous avez parlé tantôt de vendredi. Y a-t-il eu un changement?

**Le président:** Il est prévu, monsieur Thomas, que nous siégerons vendredi de 14 h. 100 à 15 h. 30, ce qui va vous laisser le temps de prendre votre train de 16 h.00.

**M. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** C'est ce qui m'intéresse, merci.

**The Chairman:** Are there any other questions?

**Mr. Nielsen:** Yes, I have one, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. Nielsen.

**Mr. Nielsen:** I wonder if you would introduce the Post Office department officials from your right all the way around.

[Interpretation]

**M. Allmand:** Monsieur le président, j'avais cru comprendre que M. MacEachen, leader de la Chambre, avait consulté les autres leaders de la Chambre relativement à ce calendrier, et que s'ils avaient décidé de fixer un tel calendrier c'est en raison des critiques que l'Opposition a formulées durant la dernière session au sujet des réunions de l'après-midi. Ainsi, il est souvent arrivé que durant un débat sur le bill des Transports à la Chambre, le comité se réunisse pour examiner une question de transports. Il faudrait peut-être vérifier auprès de M. Knowles, John, car j'avais cru comprendre pour ma part que ce nouveau calendrier avait été approuvé par les leaders de la Chambre, mais il se peut évidemment que je me trompe.

**Le président:** On m'a dit que les leaders de la Chambre se sont entendus sur ce point.

**M. Skoberg:** Si tel est bien le cas, nous ne devrions pas nous réunir cet après-midi, étant donné que nous serons alors saisis de la question des transports.

**Le président:** C'était prévu, mais je pense que cela passera pour cette semaine; la semaine prochaine nous devons nous conformer à l'ordre du jour.

M. Portelance.

**Mr. Portelance:** It is all right Mr. Chairman.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Je ne pense pas que ce soit le leader du gouvernement à la Chambre ou aucun des autres leaders des partis à la Chambre qui nous imposent les modalités d'une réunion; ils cherchent simplement à établir un calendrier convenable. Ils peuvent toujours dire qu'ils se sont bien acquittés de leur tâche, mais comme tous les députés de la Chambre font partie des comités, à moins d'un horaire rigoureux, il n'y a pas moyen d'éviter le conflit qui s'est produit. Lorsqu'on participe à un seul comité, c'est une attitude compréhensible; mais lorsqu'on siège à plusieurs comités, les conflits deviennent inévitables et c'est justement ce qu'on cherche à éviter. Il ne s'agit nullement de règlements dictatoriaux et je regrette qu'une telle opinion paraisse au compte rendu.

**M. Skoberg:** C'est toute la question des affectations de certains députés qui est en cause.

**Le président:** Monsieur Skoberg, ne craignez rien car nous tenons vraiment à ce que vous siégiez à ce comité.

**M. Skoberg:** Je vous remercie.

**Mr. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** Mr. Chairman, you mentioned Friday. Has there been a change?

**The Chairman:** Mr. Thomas, we are scheduled to meet on Friday between 2:00 and 3:30 p.m.; this will enable you to take your 4:00 p.m. train.

**Mr. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** That's what I wanted to know. Thank you.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**M. Nielsen:** J'en ai une, monsieur le président.

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Nielsen.

**M. Nielsen:** Pourriez-vous présenter les fonctionnaires du ministère des Postes assis à votre droite.

## [Texte]

**The Chairman:** I was going to ask the Minister, Mr. Côté, to introduce his personnel here this morning.

**The hon. J.-P. Côté (Postmaster General) (Longueuil):** We have the Deputy Postmaster General, Mr. J. A. H. Mackay, sitting next to me; Mr. Boughner, Assistant Deputy Postmaster General for Finance and Administration; Mr. Sinclair, Assistant Deputy Postmaster General for Operational Services; Mr. Fultz, Director of Coding and Mechanization; Mr. Cousens, A/Director of Transportation; Mr. Molder, Assistant Director of Budgets; Mr. Pageau, Director of Postal Rates and Classification; and Mr. G. C. Campbell, Assistant Deputy Postmaster General in charge of Marketing.

**The Chairman:** Does that answer your question, Mr. Nielsen?

**Mr. Nielsen:** Yes, thank you.

**The Chairman:** I will ask the Minister to make his opening statement. Mr. Côté.

**L'hon. Jean-Pierre Côté (Ministre des Postes):** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, pour financer leur programme pour l'année financière 1972-1973, les Postes ont besoin d'un budget de \$460,062,000 et ce montant englobe des dépenses d'investissement évaluées à \$10,743,000.

At this time I would draw your attention to the fact that the foregoing do not include all expenditures of the Post Office nor do they give any recognition to that major portion of postal revenues which is credited to the Consolidated Revenue Fund. To facilitate the Committee in its deliberations, I now intend to present a full financial picture of Post Office operations as forecast for the 1972-73 fiscal year.

The Post Office is a large generator of revenue and in 1972-73 it is estimated that total sales will approximate \$574 million. This revenue is derived from sales of postal values and services, receipts from foreign postal administrations for the movement of their mail in Canada or by Canadian carriers, profit from foreign exchange and other miscellaneous receipts. Also included therein, on a memorandum basis, is \$3.5 million relating to services that the Post Office provides to other departments. Such memorandum items include calculated interest on funds held on deposit by the Department of Finance on behalf of the money order operation and the savings bank.

• 0950

Commencing with the year 1972-73, the free mailing privileges will be revoked for all government departments and agencies, and the Post Office will receive postage payment for their mailings. Consequently, the revenues included on a memorandum basis have decreased substantially as such services now include only the value of postage on free mail for the Governor General's Office, the Senate and the House of Commons.

Of its total revenues, the Post Office is able to apply approximately \$89 million against expenses, with the balance of cash receipts amounting to approximately \$481 million being credited to the Consolidated Revenue Fund, where it is not available directly to the Department to meet its budgetary expense requirements.

Les Postes estiment à 656 millions de dollars le coût de leur programme de 1972-1973. En vertu de la Loi sur les Postes, certains frais sont couverts par les recettes postales. Ces frais qui, pour 1972-1973, se chiffrent à 59 millions

## [Interprétation]

**Le président:** J'allais justement demander au ministre, monsieur Côté, de nous présenter les membres de son personnel.

**Hon. J.-P. Côté (ministre des Postes):** Je vous présente donc, près de moi, M. J. A. H. Mackay, sous-ministre des Postes; M. Boughner, sous-ministre adjoint des Postes, finances et administration; M. Sinclair, sous-ministre adjoint des Postes, exploitation; M. Fultz, direction du code et de l'automatisation; M. Cousens, direction des transports; M. Molder, directeur adjoint des budgets; M. Pageau, directeur des tarifs et de la classification; M. G. C. Campbell, sous-ministre adjoint des Postes chargé de la commercialisation.

**Le président:** Cela répond-il à votre question, monsieur Nielsen?

**M. Nielsen:** Oui, je vous remercie.

**Le président:** Je demanderais maintenant au ministre de faire sa déclaration d'ouverture. Monsieur Côté.

**Hon. Jean-Pierre Côté (Post Master General):** Mr. Chairman and Members of the Committee— To finance its program for the 1972-73 fiscal year, the Post Office requires \$460,062,000 for budgetary expenditures. This amount includes anticipated capital expenditures of \$10,743,000.

J'aimerais attirer votre attention sur le fait que le budget susmentionné ne comprend pas toutes les dépenses des Postes et qu'il ne tient pas compte non plus de l'importante somme de recettes postales qui sera versée au fonds du revenu consolidé. Afin de faciliter les délibérations du Comité, j'ai maintenant l'intention de présenter un exposé complet des prévisions budgétaires des Postes pour l'année financière 1972-1973.

Les Postes toucheront des recettes importantes et, pour 1972-1973, on prévoit un chiffre d'affaires d'environ 574 millions de dollars. Ce chiffre comprend les recettes découlant des services fournis et de la vente de valeurs postales, des droits perçus des autres Administrations postales pour l'acheminement de leur courrier au Canada ou pour le transport de ce courrier par des transporteurs canadiens, des profits sur le cours du change et de diverses autres sources. Cette somme comprend aussi un montant non comptabilisé de trois millions et demi de dollars provenant des services que les Postes fournissent à d'autres ministères. Elle englobe également l'intérêt sur les fonds que le ministère des Finances garde en dépôt au titre des opérations de mandats et de la caisse d'épargne.

A compter de l'année 1972-1973, le droit de franchise sera retiré à tous les ministères et services du gouvernement qui désormais devront payer aux Postes l'affranchissement de tout leur courrier. Les recettes non comptabilisées inscrites sont donc beaucoup moins importantes, puisqu'elles ne comprennent plus que la valeur de l'affranchissement du courrier du bureau du gouverneur général, du Sénat et de la Chambre des communes qui continuent à jouir de la franchise postale.

Du total des recettes, les Postes pourront consacrer environ 89 millions de dollars à l'amortissement des dépenses. Le solde, d'environ \$481 millions, sera porté au fonds du revenu consolidé et partant, le Ministère ne pourra pas s'en servir pour atteindre ses objectifs budgétaires.

The Post Office anticipates a total cost of \$656 million to cover its proposed program for 1972-73. In accordance with the provisions of the Post Office Act, the Post Office is entitled to apply from postal revenues certain expendi-



## [Text]

de dollars, ont trait au fonctionnement des bureaux de poste ruraux et auxiliaires, au règlement des indemnités pour le courrier égaré, au remboursement de la valeur des mandats-poste payés pour notre compte par les Administrations postales étrangères, aux colis partants, à la manutention du courrier canadien en transit par d'autres pays et au transport du courrier canadien par les lignes aériennes étrangères. En outre, les Postes pourront recourir aux recettes provenant de la vente de mandats et d'articles philatéliques, de la location de cases postales, etc., pour couvrir une partie des frais d'exploitation de ces services. Pour 1972-1973, ces produits à valoir sur le crédit se chiffrent à 30 millions de dollars. Sur les 656 millions de dollars de dépenses prévus, environ 89 millions seront couverts par les recettes et le reste sera couvert par les crédits alloués et les services fournis par les autres ministères.

Pour 1972-1973, les services assurés par les autres ministères sont évalués à 107 millions de dollars et représentent les contributions au Fonds de pension, au Régime de pensions du Canada et au Régime de rentes du Québec; les locaux fournis par le ministère des Travaux publics; les services d'émission de chèques assurés par le ministère des Approvisionnements et Services; les primes d'assurance chirurgicale-médicale et les indemnités pour les accidents du travail.

Les autres dépenses qui ne sont pas comprises dans ce qui précède composent la somme de 460 millions de dollars que vous êtes appelés à voter, somme qui comprend les traitements, les frais de transport, de déplacement, de téléphone et de télégraphe, d'impression, de publicité, de location, d'achat de matériel et de fournitures, de même que les dépenses d'investissement.

To facilitate financial measurements, the Post Office presents its statements so as to reflect the annual deficit for the various years. This provides a better degree of comparison. You will note that for 1972-73, a deficit of \$82 million is anticipated as opposed to a deficit of \$96 million forecast for the 1971-72 fiscal year and a deficit of \$101 million experienced in the 1970-71 fiscal year. The deficit for 1972-73 assumes revenues of \$574 million and expenditures of \$656 million.

A comparison of the 1972-73 deficit against that for the preceding year indicates that revenues as anticipated for 1972-73 are \$74 million greater than the \$500 million anticipated in 1971-72.

In this regard it should be noted that there is no provision for rate increases in 1972-73. Again compared to 1971-72, the Post Office has experienced a sharp increase in costs from the \$596 million as projected for the prior year to an estimated \$656 million for 1972-73.

## • 0955

Approximately \$34 million of this increase is attributable to labour costs, including employee fringe benefits, manpower requirements, etc.

In 1971-72 plans, total man-years amounted to 44,815 whereas, for the forthcoming fiscal year, man-years are estimated at 45,964. This is an increase of 2.6 per cent and basically relates to increases in the volume of mail and letter carrier delivery service. It does not include, at this time, any provision for an increase in man-years resulting from the integration of urban transportation.

Par rapport à 1971-1972, la plus forte augmentation des dépenses, soit environ 10 millions de dollars, est imputable

## [Interpretation]

For 1972-73 these amount to \$59 million and include the operation of rural and sub post offices; indemnity paid on lost mail; payments to foreign postal administrations for money orders paid abroad; outgoing parcel post; handling charges on Canadian mail that passes through other countries, and the carriage of Canadian mail on foreign airlines. In addition the Post Office is permitted to apply revenues received from the operation of postal services such as money orders, philatelic sales, lock box rentals, etc. against a portion of the cost of the program. For 1972-73 such items referred to in the Estimates as "receipts credited to the Vote" amount to \$30 million. Therefore of \$656 million of anticipated expenditures approximately \$89 million will be met from revenues with the remainder to be met through appropriations and services provided by other government departments.

For 1972-73 the services provided by other departments amount to \$107 million and represent contributions to employee superannuation and the Canada and Quebec Pension Plans; accommodation provided by the Department of Public Works; cheque issue and supply administration services provided by the Department of Supply and Services; Surgical-Medical Insurance premiums; Unemployment Insurance contributions and Employees' Workmen's Compensation.

The remaining expenditures not covered by the foregoing and which you are requested to approve, amount to \$460 million and include salaries, transportation costs, travelling expenses, telephone or telegrams, printing advertising, rentals, purchase of materials and supplies, and capital expenditures.

Afin de donner une meilleure idée de la situation et de permettre une meilleure comparaison, les états financiers présentés par les Postes indiquent quel a été leur déficit annuel au cours de diverses années. Vous remarquerez que le déficit prévu pour 1972-1973 s'élève à 82 millions au lieu de 96 millions pour 1971-1972 et qu'il a été de 101 millions en 1970-1971. Le déficit prévu pour l'année financière 1972-1973 se fonde sur des recettes de 574 millions de dollars et des dépenses de 656 millions.

La différence entre le déficit prévu pour 1972-1973 et le déficit annoncé pour l'année précédente indique qu'on prévoit, pour 1972-1973, 74 millions de recettes de plus que pour 1971-1972 où elles avaient été évaluées à 500 millions de dollars.

D'autre part, les Postes doivent faire face à une hausse importante des prix de revient, et c'est pourquoi elles prévoient des dépenses totales de 656 millions de dollars pour 1972-1973 au lieu de 596 millions pour l'année précédente.

Environ 34 millions de ces frais supplémentaires sont des frais de main-d'œuvre, ce qui comprend les avantages sociaux des employés, les besoins en main-d'œuvre, etc.

Au total, les besoins en main-d'œuvre ont représenté 44,815 années-hommes en 1971-1972, tandis que pour l'exercice financier 1971-1972, on prévoit que ce nombre passera à 45,964. Il s'agit là d'une augmentation de 2.6% due essentiellement à l'accroissement des volumes de courrier et à l'expansion des services de distribution par facteurs. Aucune prévision n'a encore été faite à l'égard de l'augmentation des années-hommes qui découlera de l'intégration des services de transport urbain.

Of the other increases in cost between 1971-72 and 1972-73, those pertaining to transportation and communication are the most significant and amount to approximately \$10

## [Texte]

aux transports et aux communications. Les frais de premier établissement ont augmenté de 2 millions de dollars. Sous ce rapport, vous remarquerez le montant appréciable qui figure au titre des «principaux projets d'investissement». Ce montant servira à acheter du matériel de codage et de mécanisation au des prochaines années. On prévoit que ce placement rapportera d'importants bénéfices aux Postes.

Le dernier article de l'exposé budgétaire pour 1972-1973 donne la répartition des recettes et des frais par catégorie de courrier et de services. En grande partie, cette répartition se fonde sur un échantillonnage statistique fait dans les divers bureaux de poste afin de connaître la composition des volumes de courrier et permettre ainsi de répartir les frais et les recettes en conséquence. On prévoit qu'en 1972-1973, la majeure partie des pertes sera imputable au courrier des deuxième, troisième et quatrième classes. Le déficit pour le courrier de deuxième classe sera, estime-t-on, de 35 millions de dollars. Quant au courrier de troisième classe, on prévoit une perte de 33 millions de dollars et, pour celui de la quatrième classe, on entrevoit une perte de 12 millions de dollars. Pour la première fois depuis des années, le courrier de première classe a pu faire ses frais, grâce à la récente majoration de tarif.

The program of decentralization, designed to provide better management of resources and improve response to customer needs, has continued through this past year. The organization of the four regions has been completed and programs are being developed at the regional and district levels.

During the year, the Post Office announced plans to integrate urban mail transportation services in 19 metropolitan areas in Canada in order to help stabilize mail transportation where continued operation is essential to its national postal system. The integration, by means of which the Post Office will undertake the intra-urban mail transportation previously carried out by private contractors, will be completed in the fiscal year 1972-73. Services in Victoria, Vancouver and Toronto have already been integrated. The costs included in these estimates are those we would have allocated for the private contractors, pending costing experience in the government-run service.

The Postal Code has already been introduced in Ottawa, Manitoba and Saskatchewan and will be introduced in Alberta and the Northwest Territories at the end of this month. During 1972-73, it will be extended to all of Ontario and the eastern part of Quebec, and the balance of the country will be coded in 1973-74.

Complementary to the Postal Code, the first set of automatic letter-sorting machines and coding desks are now being assembled in the Ottawa Post Office. Plans are being finalized for similar equipment in 14 other cities over the next four years. Coding and mechanization will improve the reliability of mail processing and relieve congestion in our larger offices, thereby improving our service to the public.

Le Service de distribution garantie a maintenant été établi dans quarante-trois villes du Canada. Non seulement a-t-il permis aux Postes de fixer des normes de service à l'intention de leurs clients, mais il a aussi contribué à améliorer la transmission des dépêches, puisque le courrier parvient aux centres de traitement plus tôt dans la journée. Les résultats des essais effectués par la Direction de l'Assurance de la qualité, avant Noël 1971, révèlent que les Postes respectent leurs engagements dans une mesure de 90 p. 100 et que ce pourcentage augmente sans

## [Interprétation]

million. Capital costs have increased by \$2 million; and, in this connection, under the section labelled "Major Capital Projects" you will note the sizeable investment that will be made in the purchase of equipment for coding and mechanization over the next few years. It is anticipated that significant benefits will be realized by the Post Office from this investment.

The last statement in the Estimates submission for 1972-73 represents an apportionment of revenue and an allocation of costs to the various categories of mail and services. This apportionment relies largely on statistical sampling at various post offices to obtain the volume mix and enable the allocation of costs and apportionment of revenues. It is estimated that for 1972-73 basic losses will incur in Second, Third and Fourth Class mail. Second Class is estimated to bear a loss of \$35 million, Third class is estimated to lose \$33 million, and the loss on Fourth Class is estimated at \$12 million. Recent rate increases have resulted in First Class mail bearing its costs for the first time in several years.

Afin de mieux utiliser leurs ressources et de répondre aux besoins de leurs clients, les Postes ont poursuivi cette année leur programme de décentralisation. L'organisation des quatre régions est terminée, et des programmes sont en voie d'élaboration aux niveaux des régions et des districts.

Au cours de l'année, les Postes ont annoncé qu'elles projetaient d'intégrer les services urbains de transport postal dans 19 régions métropolitaines du Canada, en vue de stabiliser le transport du courrier aux endroits où la continuité du service est indispensable au bon fonctionnement du réseau postal national. L'intégration de ces services, grâce à laquelle les Postes pourront elles-mêmes se charger du transport intra-urbain du courrier autrefois confié à des entrepreneurs privés, sera terminée au cours de l'année financière 1972-1973. Les Postes ont déjà intégré ces services à Victoria, Vancouver et Toronto. Les dépenses qui figurent à ce titre dans le budget représentent le montant que nous aurions versé aux entrepreneurs privés. Des prévisions plus exactes pourront être faites lorsque nous aurons assuré ces services pendant quelque temps.

Déjà, le code postal a été instauré à Ottawa, au Manitoba et en Saskatchewan, et il le sera en Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest à la fin de ce mois-ci. Au cours de 1972-1973, il sera mis en vigueur dans tout l'Ontario ainsi que dans l'Est du Québec. Les adresses postales des autres régions du Canada seront codées en 1973-1974.

Comme complément au code postal, les premiers pupitres de codage et les premières machines de tri automatique des lettres sont en voie d'installation au bureau de poste d'Ottawa. On est en train de mettre les plans au point afin d'installer du matériel semblable dans quatorze autres villes au cours des quatre prochaines années. Grâce au codage et à la mécanisation, le système de traitement du courrier sera plus efficace, ce qui contribuera à décongestionner les grands bureaux et à améliorer le service à la clientèle.

The Assured Mail Program now covers forty-three cities in Canada. It has enabled the Post Office to provide a service standard for its customers and has improved service by introducing mail into its processing systems earlier in the day. The results of tests taken by our Quality Assurance Branch prior to Christmas 1971 indicate the Post Office was meeting its commitments 90 per cent of the time and that this figure was steadily rising. By the end of the fiscal year 1972-73, most letter carrier offices will be in



## [Text]

cessa. D'ici à la fin de l'année financière 1972-1973, le Service de distribution garantie sera assuré dans la plupart des bureaux avec facteurs. De plus, d'autres améliorations seront apportées afin de rendre ce programme encore plus efficace.

• 1000

Pour améliorer l'efficacité et le rendement des opérations postales, les principales installations des Postes bénéficieront d'un programme de rénovation et de construction au cours des prochaines années. Un projet a été conçu pour Montréal et Toronto où plusieurs établissements remplaceront les immeubles démodés actuels. Les employés bénéficieront ainsi d'un milieu de travail meilleur.

Les Postes ont aussi annoncé la création d'un musée national où seront conservés des articles se rapportant à la philatélie et à l'histoire de la Poste au Canada et dans la monde entier. Au cours des prochaines années, les Postes s'attendent de parfaire leur collection canadienne en faisant l'acquisition de timbres et de raretés philatéliques. Le musée postal fera état du rôle que les timbres-poste ont joué dans le domaine de l'éducation ainsi que dans les communications entre les pays. Il démontrera aussi de quelle façon les Postes ont contribué à l'histoire du Canada.

I acknowledge that the post office has received its share of criticism recently, but we handle five billion pieces of mail a year, and we have 10 thousand post offices and 48 thousand employees and we deliver mail to five million places. We know that we have a big job to do. Some of the initiatives that we have embarked upon in the last few years are beginning to bear fruit. We are making every effort to ensure that Canadians are provided with an efficient and reliable postal service. Thank you.

**The Chairman:** I want to thank the Minister for his exposé. We will now go on to the estimates. You will find them on pages 19-2 to 19-13 of the Blue Book. There are two items to be voted on, Vote 1 and Vote 5. I will leave Vote 1 open for general discussion.

Post Office.

Vote 1—Post Office—Operating expenditures, contributions and authority to spend revenue received during the year for financial and miscellaneous services ... \$449,302,000

**The Chairman:** Mr. Allmand, you have the floor. Do you wish to speak?

**Mr. Allmand:** No, not yet.

**The Chairman:** Mr. Dinsdale.

**Mr. Dinsdale:** At the outset I wish to thank the Postmaster for his review of the annual work of the Post Office Department and perhaps point out and emphasize some of the difficulties that he has underscored in his review. I will also ask him, perhaps, to enlarge a bit on one or two points that he trod lightly upon.

There have been several innovations put into effect in the Post Office Department in the past few years which were designed to improve the efficiency of the postal service but, as the Postmaster General intimated, rather than improving it, in the first instance it seems to have created at least temporary confusion and disorganization, with the result that there has been a rising tide of criticism.

I would like to make one point with respect to the assured mail delivery service. I continue to get complaints from various parts of the country that this has not really expedited the mail service between major urban communities in Canada. One of the complaints is that you

## [Interpretation]

the Assured Mail Program. And more improvements will be carried out to make this program more effective.

To improve the effectiveness and efficiency of postal operations, the Post Office will be embarking over the next several years on a program of renovation and construction affecting its major facilities. A plan has been designed for Montreal and Toronto where modern, multiple facilities will replace the present outmoded buildings. This will create a better working environment for our employees.

The Post Office announced the creation of a national postal museum to house items of philately and postal history from Canada and around the world. In the next few years, the Post Office expects to consolidate its Canadian collection by acquiring stamps and related items unique in the philatelic realm. The Postal museum is designed to recognize the role stamps play in education and in communications between countries, and to demonstrate the contribution which the Post Office has made to Canadian history.

J'admets que les Postes sont fortement critiquées depuis quelque temps. Pourtant, il ne faut pas oublier que nous traitons cinq milliards d'objets de correspondance par année, que nous comptons 10,000 bureaux de poste et 48,000 employés, et que nous distribuons le courrier à 5 millions de points de remise. Nous savons que la tâche est énorme, mais certaines initiatives que nous avons prises au cours des dernières années commencent maintenant à porter fruit. Nous faisons tout notre possible pour voir à ce que les Canadiens puissent compter sur un service postal efficace et fiable.

**Le président:** Je veux remercier le ministre de son exposé. Nous passerons maintenant aux prévisions budgétaires. Vous les trouverez de la page 19-2 à la page 19-13 du Livre bleu. Il y a deux postes à voter, le crédit 1 et le crédit 5. Je passerai au crédit 1 pour un débat général.

Poste.

Crédit 1—Poste—Dépenses de fonctionnement, contributions et autorisation de dépenser les recettes de l'année pour services financiers et autres ... \$449,302,000.

**Le président:** Monsieur Allmand, vous avez la parole. Voulez-vous dire quelque chose?

**M. Allmand:** Non, pas encore.

**Le président:** Monsieur Dinsdale.

**M. Dinsdale:** D'abord, je veux remercier le ministre des Postes de nous avoir décrit le travail annuel du ministère des Postes et peut-être souligner quelques-uns des problèmes qu'il a mentionnés dans son rapport. Je lui demanderai aussi d'éclaircir un ou deux points qu'il n'a que mentionnés en passant.

Au cours des dernières années, plusieurs innovations ont été mises en vigueur au ministère des Postes afin d'accroître l'efficacité du service postal mais, comme le ministre des Postes l'a indiqué, ces innovations, au lieu d'améliorer la situation, ont semblé, au début, créer un climat de confusion et de désordre qui a donné lieu à un nombre croissant de critiques.

J'aimerais faire un commentaire au sujet du service de distribution garantie. Je continue à recevoir de diverses parties du pays des plaintes selon lesquelles ce nouveau système n'a pas vraiment accéléré le service postal entre les communautés urbaines importantes au Canada. On se

## [Texte]

have to place the mail in the box earlier in the day, which makes it inconvenient for the business community. Under the old system they could finish the processing of the daily mail by five o'clock and they were almost assured the same efficiency in delivery between the major urban communities in Canada as they expected to receive under the new assured mail delivery service. I notice the Postmaster General says that 90 per cent of the mail has increased in efficiency, so perhaps we are hearing from the 10 per cent which do not come under this 90 per cent category.

What is the reason for this growing tide of criticism which did not exist before this innovation and how does the Post Office Department handle such complaints?

• 1005

I have a whole series of them here that I could read to the Committee but I do not think that is necessary. I think the Postmaster is aware because I contact him myself, and most of the letters I receive are copies of letters he has received. Does the Postmaster deal directly with the complaints? How are they processed?

**Mr. Cote (Longueuil):** First let me say that when we introduced this assured-mail program, it was because we had received many complaints that we could not rely on the mails. We never knew when it would be delivered once it was put in a mail box. What we were trying to do by this assured-mail program was to give more reliability to the service. We ask the people to give us their letters at such a time and we assure them of delivering them the next delivery day in certain areas or the second day in other areas. Our objective is to try to reach about 98 per cent. It started slowly but it has been improved a lot. The reason why we ask people to give us their letters earlier is that we can process them earlier in the day because more people work during the day than during the night. Besides that, we had to rearrange all our transportation system so that our mail, once processed at such a time, would catch the plane to such and such an area. We had to rearrange our transportation to fit the times of the flights that were best, and these flights are based on the needs of the traveller rather than on the needs of the Post Office. I said also that we have to make many other changes. We have made a lot of changes in transportation. We have made a lot of changes in the movement of the workers in the Post Office, but I think our biggest problem is the week-end. A letter mailed on a Monday we have no problem delivering on the Tuesday. If it is mailed on Tuesday we have no problem delivering it on the Wednesday. But our problems arise when a letter is mailed on the Friday. After the Montpetit report which came out in 1965 asking that we get our staff to work during more social hours, we might have gone a little too far and now have almost nobody working on week-ends. We will probably have to rearrange our service so that more people can do the job. If we can overcome that week-end problem, our service will be improved quite a bit.

**Mr. Dinsdale:** If you have a specific complaint—this is one of the complaints I get—there is a sort of generalized

## [Interprétation]

plaint de ce qu'il faut mettre le courrier à la poste plus tôt dans la journée, ce qui n'est pas pratique pour les commerçants. Auparavant, ils pouvaient terminer leur courrier quotidien avant 17 h. 00 et ils étaient presque assurés que leur courrier circulerait aussi rapidement entre les grands centres urbains du Canada qu'en vertu du nouveau service de distribution garantie. J'ai noté que le ministre des Postes a dit que la livraison du courrier se fait avec une plus grande efficacité dans 90 p. 100 des cas; alors peut-être recevons-nous des plaintes au sujet de la proportion de 10 p. 100 qui n'entre pas dans cette catégorie de 90 p. 100.

Pourquoi y a-t-il de plus en plus de plaintes depuis cette innovation alors qu'il n'y en avait pas auparavant et que fait le ministère des Postes à ce sujet?

J'en ai toute une série que je pourrais lire au Comité mais je ne pense pas que ce soit nécessaire. Je pense que le ministre est au courant car je lui en ai moi-même parlé et la plupart des lettres que j'ai reçues sont des copies des lettres qu'il a reçues. Est-ce que le ministre s'occupe lui-même des griefs qui lui sont soumis? De quelle façon ces plaintes sont-elles réglées?

**M. Côté (Longueuil):** Permettez-moi de dire d'abord que nous avons instauré ce programme de distribution garantie parce que nous avons reçu de nombreuses plaintes disant qu'on ne pouvait se fier à la poste. Nous ne savions jamais à quel moment la distribution se ferait une fois le courrier déposé dans la boîte. Ce que nous tentons de faire au moyen du programme de distribution garantie c'est d'assurer un service plus sûr. Nous demandons aux gens de déposer leurs lettres à telle heure et nous leur assurons que la livraison se fera le jour suivant dans certaines régions ou deux jours après dans d'autres endroits. Notre objectif vise une efficacité de 98 p. 100. Nous avons démarré lentement mais le service s'est beaucoup amélioré. La raison pour laquelle nous demandons aux gens de déposer leurs lettres plus tôt est que nous pouvons trier le courrier plus tôt au cours de la journée ayant plus de personnel disponible le jour que la nuit. En outre, nous avons réorganisé tout notre système de transport de façon qu'une fois trié le courrier puisse parvenir à l'avion et être expédié par air. Nous avons été obligés de réorganiser notre système de transport pour qu'il corresponde aux horaires de vols les plus pratiques et ces vols sont réglés sur les exigences des voyageurs plutôt que sur celles de la poste. J'ai également dit que nous avons fait nombre d'autres changements. Nous avons fait un grand nombre de changements affectant le transport. Nous avons fait de nombreux changements dans le système de transferts du personnel des bureaux de poste mais je pense que notre plus grande difficulté surgit en fin de semaine. Une lettre déposée le lundi peut facilement être distribuée le mardi. Si elle est mise à la poste le mardi, nous n'avons pas de difficulté à la distribuer le mercredi. Mais la difficulté surgit quand la lettre est mise à la poste le vendredi. Après la publication du rapport Montpetit en 1965, demandant d'accorder au personnel un horaire plus normal, nous avons dépassé un peu la mesure et maintenant nous n'avons à peu près personne en fin de semaine. Nous devons probablement réorganiser le service pour que le personnel puisse exécuter le travail. Si nous pouvons surmonter ce problème des fins de semaines, notre service en sera d'autant amélioré.

**M. Dinsdale:** Lorsque vous recevez une plainte—c'est une des plaintes dont on me fait part—vous donnez une



[Text]

reply, with no detailed information that would explain satisfactorily to the complainant.

**Mr. Côté (Longueuil):** If it is a registered letter, it is easy for us to trace where the loss of time has been, but if it is not a registered letter, it is very hard for us to know exactly where there has been a mistake. You will find that more and more people are writing to us because we talk so much about the Post Office. In the past the same things happened but the people would say, well, it could happen. Now it seems that people are more awake to that problem, they demand more, and I think they are right. But when we have a complaint on a specific letter, we do all the research on that letter. There is no doubt about it. We try to find out where the mistake was, where the delay was, and if it is a delay that occurs all the time we can correct it. But if it is a letter which was not registered, it is very hard to find where the delay was. It could have been left at the bottom of the bag or it could have slipped off the table in a certain operation. But on the total volume of mail, the critics are very few.

**Mr. Dinsdale:** Would part of the difficulty be the fact that there has been change for change's sake, innovation?

• 1010

For example, I have received the impression that the early hour required for mail deposit makes it very difficult for the business community and really slows down rather than speeds up the processing of their business mail.

**Mr. Côté (Longueuil):** It is a habit that business has taken that when the secretary gets out of the office at 5 o'clock she puts the mail in the box. However, why did she have to wait until 5 o'clock? Who did it help, the secretary, the business or the Post Office? So, we have told businesses that we need their co-operation if they want service in Canada and, I think, in looking all over the country they have about the same problems as we have, maybe worse in other areas. However, we tell people if you want that service, help us in providing it and we will do it. We have found out that if they give us a letter at the time we have asked them to do so, they can rely on us about 90 per cent of the time.

**Mr. Dinsdale:** The domestic service has been under criticism, but the international service more so, particularly since the "all up" rate was applied to the Canadian international mail service. How do you explain this situation? How do you explain that the criticism has multiplied against a program that was, again, supposed to improve the efficiency of the Post Office Department?

**Mr. Côté (Longueuil):** I think the complaint of some people was that we cut the service on the surface mail, we cut out completely the transportation of letters overseas by boat. At that time, based on the research and the tests that we had done, it took letters between 25 and 44 days to reach a destination overseas which we decided was impossible and could not continue. When finally there was a change in the UPU, that all the letters going by air would be at least 15 cents a letter, we felt that we might as well send them all by air because there was only a 1 cent difference with other countries except the countries where we have preferential rates. We decided it was no use in sending a letter by surface for 14 cents when you could do it by air for 15 cents and, therefore, made that change. I think, since we made that change that there has been big progress; letters

[Interpretation]

réponse-type sans donner d'explication satisfaisante à la personne mécontente.

**M. Côté (Longueuil):** Si c'est une lettre recommandée, il est facile pour nous de le retracer et de voir où le retard s'est produit, mais si la lettre n'est pas recommandée il nous est difficile de savoir exactement où l'erreur s'est produite. Vous constaterez qu'un nombre de plus en plus grand de personnes nous écrivent parce que nous parlons sans cesse des postes. Autrefois, les mêmes incidents survenaient mais les gens disaient, eh bien cela peut arriver. Maintenant, il semble que les gens soient plus conscients du problème, ils exigent davantage et je crois qu'ils ont raison. Mais lorsque nous recevons une plainte concernant une lettre en particulier, nous faisons des recherches sérieuses à propos de cette lettre. Il y a pas l'ombre d'un doute. Nous essayons de trouver l'erreur, la cause du retard et si le retard se répète nous pouvons y remédier. Mais, si c'est une lettre qui n'était pas recommandée, il est très difficile de trouver la cause du retard. La lettre a pu rester au fond du sac ou avoir glissé de la table pendant le tri. Cependant, étant donné le volume du courrier, les critiques sont plutôt rares.

**M. Dinsdale:** La difficulté peut-elle en partie naître du fait qu'il y a eu des changements et des innovations superflus?

Par exemple, j'ai l'impression que l'heure matinale à laquelle le courrier doit être déposé n'est pas pratique pour le monde des affaires et ralentit plus qu'elle ne hâte le tri du courrier commercial.

**M. Côté (Longueuil):** C'est une habitude prise par les maisons d'affaires, lorsque la secrétaire quitte le bureau à 5h.00, elle dépose le courrier dans la boîte. Mais pourquoi doit-elle attendre 5h00? Pour qui est-ce pratique? La secrétaire, le commerce ou le bureau de poste? Nous avons donc dit aux maisons commerciales que nous avons besoin de leur collaboration pour améliorer le service au Canada et, je pense, que dans tout le pays, leur problème est le même que le nôtre; il est peut-être pire dans d'autres régions. Cependant, nous disons aux gens que s'ils veulent un bon service, ils doivent nous aider. Nous avons constaté que si la lettre a été déposée au moment où nous l'avons demandé, on peut se fier à nous dans 90% des cas.

**M. Dinsdale:** Le service intérieur a été critiqué, mais le service d'outre-mer plus encore, surtout depuis que tout le courrier international canadien est transporté par avion. Comment expliquez-vous cela? Comment expliquez-vous que la critique augmente quand il s'agit d'un programme qui, je le répète, devait améliorer l'efficacité du service de la poste?

**M. Côté (Longueuil):** Il me semble que certaines personnes se sont plaint que nous ayons réduit le service terrestre et complètement cessé le transport du courrier outre-mer par bateau. Ayant fait des recherches et des expériences nous nous étions aperçus que les lettres arrivaient à leur destination outre-mer de 25 à 44 jours après avoir été postées; nous avons estimé que c'était inacceptable et que cela ne pouvait continuer. Quant l'UPU a annoncé que toutes les lettres envoyées par avion seraient affranchies à 15 cents, nous avons décidé qu'il valait mieux les expédier toutes par avion, car il n'y avait qu'un cent de différence avec les autres pays sauf ceux qui nous accordent des tarifs préférentiels. Nous avons conclu qu'il ne valait pas la peine d'envoyer une lettre par voie de surface à 14 cents quand elle pouvait être expédiée par avion pour 15 cents, nous

## [Texte]

are getting there much faster. There are things that develop, sometimes in airports, on docks or a strike in another country which could hurt our delivery of our own mail. We had that experience during the last Christmas season when the Longshoremen in New York were on strike and a lot of the letters had been left there by these companies for weeks. They did not reach the Post Office here and a lot of people wondered what the heck had happened to their mail. We have found out since we have the "all up" service that it is much the best in the world and most of the countries are trying to come within this program to imitate what we have done. They feel that the "all up" service is much faster than surface . . .

**Mr. Dinsdale:** What would be the explanation of the tie-up in Christmas mail, particularly parcels, that produced a barrage of complaints that they were not being delivered for weeks? Was this the result of the strike situation?

**Mr. Côté (Longueuil):** That was the strike situation on docks, yes.

**Mr. Dinsdale:** On both coasts? It involved the United Kingdom as well.

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, and we really got stuck on that one. That mail never came to us so we could not deliver it. In other countries it was the same. We found out a long time after that these companies had not really sent us the mail. When did we receive the latest ones, was it in February?

**Mr. Mackay:** We are still receiving some. Really what happened was the fact that when the Longshoremen's dock strike started on the east coast, a large number of shipping companies rerouted to Montreal and to the east coast of Canada with the result that the terminals and warehouses were unable to handle the additional storage requirements with the further result that this stuff was tied up for many months. It has been only in the last two and a half months that it has started to clear up. We are still getting shipments out of the warehouses from places such as Scotland, in particular, where we have had a number of complaints on parcels.

• 1015

**Mr. Côté (Longueuil):** We have been blamed for that but it is really not our fault, because if we do not get the mail we cannot deliver it. We do it as soon as we get it.

**The Chairman:** May I put you on for the second round, Mr. Dinsdale?

**Mr. Dinsdale:** Yes, I want to go on another subject, but I presume other members may wish to pursue this nuts-and-bolts problem which is the basic Post Office service.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, Mr. Minister, of late there has been a considerable number of questions asked in the House and out of the House and in papers in regard to the contract let to ITT. I would expect that the Minister would like to let this Committee know the inside information and clarify any points that may be in question. In view of that I would like to ask exactly how the contract was tendered in so far as the letter-sorting equipment awarded to ITT was

## [Interprétation]

avons donc effectué ce changement. J'estime que depuis ce changement, nous avons beaucoup progressé; les lettres arrivent à destination beaucoup plus vite. Il y a des incidents parfois, aux aéroports, dans les ports, ou une grève dans un autre pays; cela peut retarder la distribution de notre propre courrier. Cela s'est produit à Noël dernier lorsque les débardeurs de New-York étaient en grève, des quantités de lettres ont été immobilisées pendant des semaines. Elles ne parvenaient pas aux postes canadiennes et les gens se demandaient pourquoi leur courrier n'arrivait pas. Ils ont pu constater depuis l'instauration du service «tout par avion» qu'il est peut-être le meilleur service du monde et la plupart des pays veulent adopter ce programme et nous imiter. Ils estiment que le «tout par avion» est beaucoup plus rapide que le service par voie de surface.

**M. Dinsdale:** Comment expliquer l'accumulation du courrier de Noël, en particulier des colis, qui nous ont valu une avalanche de plaintes parce qu'il s'écoulait des semaines avant la distribution? Est-ce que la grève en est la cause?

**M. Côté (Longueuil):** La grève des débardeurs, oui.

**M. Dinsdale:** Sur les deux côtes? Elle frappait aussi le Royaume Uni?

**M. Côté (Longueuil):** Oui, et nous avons vraiment été paralysés par cette grève. Le courrier ne nous parvenait pas du tout et nous ne pouvions donc pas faire la distribution. La situation était la même dans d'autres pays. Nous avons pu constater plus tard que ces compagnies ne nous avaient pas envoyé le courrier. Quand avons-nous reçu les derniers envois, en février?

**M. Mackay:** Nous en recevons encore. Ce qui est arrivé, c'est que lorsque les débardeurs se sont mis en grève sur la côte est, un grand nombre de sociétés de navigation ont redirigé leurs expéditions vers Montréal et la côte est du Canada, si bien que les terminus et les entrepôts ne pouvaient faire face au surcroît de volume à entreposer et ces colis supplémentaires sont restés sur place pendant plusieurs mois. Ce n'est que depuis deux mois et demi que l'on commence à y voir clair. Nous recevons encore des expéditions d'entrepôts aussi éloignés que l'Écosse, en particulier, d'où nous avons reçu nombre de plaintes au sujet des colis.

**M. Côté (Longueuil):** Nous avons été critiqués à ce propos mais nous n'étions pas responsables; car si nous ne recevons pas le courrier nous ne pouvons le distribuer. Nous le distribuons dès qu'il nous parvient.

**Le président:** Voulez-vous que je vous inscrive au second tour, monsieur Dinsdale?

**M. Dinsdale:** Oui, j'aimerais passer à un autre sujet, mais je suppose que d'autres membres du Comité désirent participer à la discussion de ce problème qui est à la base du service des Postes.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, monsieur le ministre, d'innombrables questions ont été posées récemment en Chambre, à l'extérieur de la Chambre et dans les journaux au sujet du contrat donné à l'ITT. Je présume que le ministre veut bien renseigner notre Comité sur les aspects particuliers de ce contrat et éclaircir certains points qui peuvent prêter à controverse. Ceci dit, j'aimerais savoir exactement de quelle manière le contrat pour l'équipe-



[Text]

concerned. Was it by invitation to the various equipment manufacturers or by public tender?

**Mr. Côté (Longueuil):** Let me say that I asked the Chairman of this Committee to bring my estimates in front of this Committee as soon as possible so we could clear the air on that subject. I know that members want to look at all the operations of the Post Office, but this is one of the main reasons why I wanted it to come here, so we could make it as clear as possible.

I must say that this contract was made on invitation to fourteen companies.

**Mr. Skoberg:** Could I ask then who was present when the tenders were opened? How do you arrange your opening of tenders in the department?

**Mr. Côté (Longueuil):** Only two companies replied to this invitation. I do not know who was present there. We do not open tenders as we do with ordinary machinery that we buy; I do not know how it was opened. Mr. Fultz could probably answer that.

**Mr. J. G. Fultz (Director of Coding and Mechanization, Post Office Department):** Tenders came addressed to our Purchasing and Stores Department and they were opened in the usual way. I believe there were six people there although I am not quite sure of the exact number. There was the Chief of our Purchasing and Stores, two other persons from that branch, one of the engineers working for me and a person representing me, my Chief of Planning and Development. The tenders were opened and they were recorded, very carefully scrutinized to see if they were in proper form and then they passed into the hands of the department. Nobody saw the tenders outside that room until they were properly recorded in the required form.

**Mr. Skoberg:** Were representatives of the two companies that tendered present at the time the tenders were opened?

**Mr. Fultz:** No, it is not the practice to have the companies there, although I suspect that had either one asked to come they would have been invited, but neither one did.

**Mr. Skoberg:** I fail to understand why we still persist on having invitation type tenders if there are manufacturers in Canada or elsewhere that can fulfil the obligations and responsibilities of the tender.

**Mr. Côté (Longueuil):** Let me say that was the second time we asked for tenders; we had asked a few months previously for tenders on the other machinery. Only two companies qualified for the type of equipment that we wanted in Ottawa that could reach the speed and the points of sortation: Telefunken from Germany and ITT Belgium.

When we called for tenders we stated that part of that equipment, two machines of the first phase could be built outside, but we wanted the second half, the two other machines, to be built in Canada. I think that price-wise they were very close, although the ITT machine was a bit cheaper than the other one, but the problem was that the other company could not build these machines in the time that we wanted them for Ottawa because Ottawa was already quoted and we had a program for the other post offices throughout Canada. Besides that they could not

[Interpretation]

ment de tri des lettres a été accordé à l'ITT. Est-ce qu'on a invité individuellement certains fabricants d'appareils à proposer des soumissions ou est-ce qu'il y a eu un appel d'offres public?

**M. Côté (Longueuil):** J'ai demandé au président du Comité de communiquer les estimés au Comité le plus tôt possible afin que nous puissions faire la lumière sur cette question. Je sais que les députés s'intéressent à tout le fonctionnement du service des Postes et c'est une des principales raisons pour lesquelles je désirais que nous en parlions ici, afin d'éclaircir la situation autant que possible.

Je dois dire que ce contrat a été proposé à 14 compagnies.

**M. Skoberg:** J'aimerais savoir qui était présent quand les soumissions ont été ouvertes. De quelle façon procédez-vous pour ouvrir les soumissions au Ministère?

**M. Côté (Longueuil):** Deux compagnies seulement ont répondu à l'appel d'offres. Je ne sais pas qui était présent. Nous n'ouvrons pas les soumissions comme nous le faisons pour des achats ordinaires d'équipement; je ne sais pas de quelle façon on procède pour les ouvrir. M. Fultz pourrait probablement vous le dire.

**M. J. G. Fultz (directeur du codage et de la mécanisation, ministère des Postes):** Les soumissions nous sont parvenues au service des achats et de l'entreposage du ministère et elles ont été ouvertes de la façon habituelle. Je pense qu'il y avait là 6 personnes, bien que je ne me souviens pas du nombre exact. Il y avait le chef du Service des achats et de l'entreposage, deux autres personnes de cette direction, un des ingénieurs qui travaille avec moi et une personne me représentant, mon chef de la planification et du développement. Les soumissions ont été ouvertes et enregistrées, et très soigneusement examinées afin de voir si les formules étaient conformes, puis elles ont été remises aux autorités du ministère. Personne n'a vu les soumissions en dehors de cette pièce avant qu'elles aient été dûment enregistrées dans les formes.

**M. Skoberg:** Est-ce que des représentants des deux compagnies qui ont envoyé des soumissions étaient présents lors de l'ouverture des soumissions?

**M. Fultz:** Non, ce n'est pas notre pratique d'avoir les compagnies présentes, mais j'imagine que si l'une ou l'autre avait demandé à venir elle aurait été invitée mais ni l'une ni l'autre ne l'a fait.

**M. Skoberg:** Je ne comprends pas pourquoi on persiste à proposer des soumissions quand il y a des fabricants au Canada ou ailleurs qui peuvent remplir les exigences de l'appel d'offres, et en prendre les responsabilités.

**M. Côté (Longueuil):** Je tiens à dire que c'est la seconde fois que nous demandons des soumissions; nous avions demandé quelques mois auparavant des soumissions pour d'autres appareils. Ils étaient destinés à Ottawa et deux compagnies seulement pouvaient fournir un matériel de tri ayant la rapidité exigée: Telefunken d'Allemagne et ITT de Belgique.

Quand nous avons demandé des soumissions, nous avons spécifié qu'une partie de cet équipement, deux machines prévues par la première partie du contrat, pouvait être construit à l'extérieur, mais que nous voulions que les deux autres machines soient construites au Canada. Je pense qu'il n'y avait pas de grande différence de prix, bien que la machine proposée par l'ITT ait été un peu moins chère que l'autre; la vraie difficulté c'est que l'autre compagnie ne pouvait pas construire ces machines

**[Texte]**

build the second part, which was the last two machines, in Canada. So they could not fulfil two conditions: there was the time and the built-in-Canada.

• 1020

A few months later, when we decided on the rest of the equipment throughout the country, we thought at that time perhaps it was not necessary to ask for tenders because all the other ones had not qualified. I knew then that because Mr. Mackay was the ex-president of ITT that I could be asked questions regarding conflict of interest and so on, and I said that just to make sure we would give every company a second chance; let us go back to tenders. So we went back to tenders. We asked 14 companies to submit and only two replied.

**Mr. Skoberg:** What amount of the equipment then, to get down to the ITT granting of the award, will be made in Canada and what manpower will be employed in the manufacture of that equipment?

**Mr. Côté (Longueuil):** In the second part of our program for Ottawa, the two machines were to be built completely in Ottawa. When we asked for the second contract, we asked them to tender on three post offices: Regina, Saskatoon, and Winnipeg. We asked them for a price on these three post offices and then we asked them for unit prices on other equipment. We told them that we would buy a minimum of so many machines, but to give us a full price on these three post offices and unit prices on the other machines that we would need. However, we said that the equipment should be built in Canada because it is important for us to develop industries here also. So we received only two bids. One, that ITT would build it completely in Ottawa except some material that they do not have here or part of their equipment; it represented about 86 per cent.

So far as the other tender, Plessey is concerned they would have built the first seven machines in England. They would have started production in Canada after that had they received the contract. The problem is that they did not bid the way we wanted them to bid. Instead of giving us a price for the first three post offices and a unit price for the rest of the machines at the minimum of so many, they gave us a price for three post offices; then a full price for the rest of their machines including machines which we did not want at all.

**Mr. Skoberg:** What additional equipment will you need along this line so far as the other major post offices across Canada are concerned, say in reference to ordinary equipment?

**Mr. Côté (Longueuil):** It would be about the same machines as we have in Ottawa here.

**Mr. Skoberg:** What is your projection on the requirement needs of this equipment?

**Mr. Côté (Longueuil):** We would need about 14 times—is it 14 times the equipment that we have here?

**[Interprétation]**

dans le délai où nous voulions les avoir à Ottawa; or Ottawa devait être équipé car nous avions un programme pour d'autres bureaux de poste au Canada. Elle ne pouvait

pas non plus fabriquer les deux dernières machines au Canada. Elle ne pouvait donc remplir deux des conditions: le délai de fabrication et la fabrication au Canada.

Quelques mois plus tard, quand nous avons décidé de l'équipement du reste du Canada, nous avons pensé que peut-être il ne serait pas nécessaire de demander des soumissions car aucun autre ne remplissait les conditions. Je savais à ce moment-là que je pouvais poser des questions à M. Mackay au sujet de conflit d'intérêt, etc., puisqu'il était l'ancien président de l'ITT, et j'ai décidé, afin de donner une seconde chance à chaque compagnie, de faire un nouvel appel d'offres. Nous avons demandé des soumissions à quatorze compagnies et deux seulement ont répondu.

**M. Skoberg:** Quelle partie de l'équipement, pour en revenir au contrat adjugé à l'ITT, sera fabriquée au Canada et combien d'employés travailleront à la fabrication de cet équipement?

**M. Côté (Longueuil):** Dans la seconde phase de notre programme d'Ottawa, les deux machines devaient être entièrement construites à Ottawa. Quand nous avons proposé le second contrat, nous avons demandé aux compagnies de faire une soumission pour trois bureaux de poste: Regina, Saskatoon et Winnipeg. Nous leur avons demandé de faire un prix pour ces trois bureaux de poste puis un prix par unité pour le reste de l'équipement. Nous leur avons garanti l'achat d'un minimum de machines, à condition que la soumission fixe le prix global pour ces trois bureaux de poste et le prix de l'unité pour les autres machines. Toutefois, nous avons spécifié que l'équipement devait être construit au Canada car il est important pour nous d'établir ici des industries. Nous n'avons reçu que deux soumissions. Une de l'ITT pour l'équipement complet d'Ottawa, sauf une partie du matériel qui n'est pas disponible ici ou des pièces détachées, la proportion étant d'environ 86 p. 100.

L'autre soumission, celle de Plessey, indiquait que les sept premières machines seraient construites en Angleterre. La compagnie aurait commencé la production au Canada après avoir reçu le contrat. Le problème est que la soumission n'était pas conforme à nos exigences. Au lieu d'indiquer le prix global pour les trois bureaux de poste et le prix de l'unité pour le reste des machines pour un minimum de tant de machines, la compagnie donnait un prix pour trois bureaux de poste, puis le prix global pour le reste de leurs machines y compris des machines dont nous ne voulions pas.

**M. Skoberg:** De quel genre d'équipement aurez-vous besoin pour les grands bureaux de poste canadiens, par rapport à l'équipement ordinaire?

**M. Côté (Longueuil):** A peu près les mêmes machines que nous employons à Ottawa.

**M. Skoberg:** Quels sont les besoins futurs prévus pour ce genre d'équipement?

**M. Côté (Longueuil):** Nous en aurions besoin de 14 fois plus—est-ce quatorze fois plus?



[Text]

**Mr. Fultz:** There are 14 major post offices and 67 as opposed to 4B; 16 times as much—17 times as much.

**Mr. Skoberg:** What are we looking at in so far as contracts are concerned? This is what I am trying to get at. This is a \$70 million contract, this last one.

**Mr. Côté (Longueuil):** The last one is up to a maximum of \$70 million because we reserve the right during the duration of the contract not to buy everything if we do not need it.

**Mr. Skoberg:** This is what I am trying to get at. Additional lettersorting equipment that will be required will be supplied in how many years? This surely is not the complete package that we are looking at here, this last contract, to supply all the major centres?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, this last contract up to \$70 million is for what we think the requirement will be to 1974.

**Mr. Skoberg:** To 1974?

**Mr. Côté (Longueuil):** That is 1976.

**Mr. Skoberg:** Till 1976. This will be the first complete system.

We may as well try to complete it all here. I was wondering when your deputy left the presidency of the ITT and whether he was with the Post Office Department prior to going to ITT?

• 1025

**Mr. Côté (Longueuil):** No, he was not with the Post Office prior to going to ITT, but I think he can answer that better than me. I said in a statement in the House that he had joined the Post Office in 1969 when we started to look for new blood outside of the Post Office, when we were trying to get men with certain experience. Mr. Mackay is an engineer and he reached the presidency of ITT because he had certain qualifications. He came to us in 1969 as the Director of the Region of Ontario which was one of the four regions we had just created then, and in June of 1970 when Mr. Faguy the then Deputy Minister, left we looked for a man who could take the job. We looked at all the personnel we had in the Post Office and finally we came to the decision that Mackay was the best qualified man. He became the Deputy Postmaster General in June 1970, but he never worked for the Post Office before joining in 1970.

**Mr. Skoberg:** Regarding my last question, Mr. Chairman—I know my time is up—about the publicity given to the Chief Engineer, Mr. Moody, of the Post Office. I wonder how long will he be assigned to the ITT, and now that he is assigned to ITT, if there are any fringe benefits, who is paying for this type of expense?

**Mr. Côté (Longueuil):** I also referred to that in my statement in the House. I said that Mr. Moody had applied for the CAP program in 1968 and it was only in 1970 that CAP which is an organization within the Department where people can go to qualify themselves or get a better knowledge of other things outside of the Public Service and return afterwards to the Public Service. We also accept some people from private industry to come in. Mr. Moody was assigned under CAP to go and make a three month study. First, there were the dates—I had them in my statement—July, 1971 and January, 1971, after which CAP could not find a job in the industry for him, so he came back to the Post Office. It was only later on during the

[Interpretation]

**M. Fultz:** Nous avons quatorze bureaux de poste principaux et 67 contre 48; 16, non, 17 fois plus.

**M. Skoberg:** Que prévoyons-nous au point de vue contrats? C'est ce que j'essaie de savoir. Ce dernier contrat est un contrat de 70 millions de dollars?

**M. Côté (Longueuil):** 70 millions est un chiffre limite car nous nous réservons le droit pendant la durée du contrat de ne rien acheter dont nous n'ayons besoin.

**M. Skoberg:** C'est ce que je veux dire. L'installation de l'équipement supplémentaire nécessaire au tri des lettres sera terminée dans combien d'années? Ce dernier contrat ne suffira sûrement pas à équiper tous les grands centres?

**M. Côté (Longueuil):** Oui, ce dernier contrat qui peut atteindre 70 millions de dollars doit couvrir les besoins jusqu'en 1974 environ.

**M. Skoberg:** Jusqu'en 1974?

**M. Côté (Longueuil):** 1976 plutôt.

**M. Skoberg:** Jusqu'en 1976. Ce sera le premier système complet.

Il vaut mieux essayer de terminer l'équipement de ce bureau de poste. Quand votre sous-ministre a-t-il quitté la présidence de l'ITT et faisait-il partie du ministère des Postes avant d'aller à l'ITT?

**M. Côté (Longueuil):** Non, il ne faisait pas partie du ministère des Postes avant d'aller à l'ITT, mais je pense qu'il peut répondre à cette question mieux que moi. J'ai mentionné, dans une déclaration à la Chambre, qu'il était entré au ministère des Postes en 1969 lorsque nous avons senti le besoin de vivifier le ministère en y faisant entrer des éléments nouveaux, des hommes d'expérience. M. Mackay est un ingénieur qui a accédé à la présidence de l'ITT parce qu'il possédait certaines compétences. Il nous est arrivé en 1969, en qualité de directeur de la région de l'Ontario, une des quatre régions que nous venions de créer. En juin 1970, lorsque M. Faguy qui était sous-ministre nous a quitté, nous avons cherché un homme qui pouvait le remplacer. Nous avons considéré tout le personnel que nous avions au ministère des Postes pour finalement décider que M. Mackay était le plus qualifié. Il est donc devenu sous-ministre des Postes en juin 1970, et il n'avait jamais travaillé pour le ministère des Postes avant cette date.

**M. Skoberg:** Je sais que mon temps est écoulé monsieur le président, mais j'aimerais revenir à ma dernière question concernant la publicité qu'a reçue M. Moody, ingénieur en chef au ministère des Postes. Pendant combien de temps sera-t-il affecté à l'ITT? Pendant cette affectation, reçoit-il des avantages sociaux et, dans l'affirmative, qui le paie?

**M. Côté (Longueuil):** J'en ai parlé également lors de ma déclaration à la Chambre. J'ai dit que M. Moody avait demandé de participer au PAC en 1968 et ce n'est qu'en 1970 que le PAC a donné sa réponse. Il s'agit d'une organisation au sein du Ministère où les gens peuvent aller pour se perfectionner ou acquérir des connaissances autres que celles acquises au sein de la Fonction publique, pour ensuite revenir à la Fonction publique. Nous acceptons également des gens du secteur privé. M. Moody a été affecté dans le cadre du programme PAC pour faire des études de trois mois. Pour ce qui est des dates, je les ai mentionnées dans ma déclaration, il s'agit de juillet 1971 et janvier 1971. Après ces dates, toutefois, le PAC n'a pu lui

[Texte]

year that we found in the Post Office a job for him and he went to work with ITT under a development program for the personnel. He is now with them. He is now outside for about two years less the time he has been already out and his salary is being paid by the government because he is still a civil servant. The government is being reimbursed his salary plus his expenses by ITT as with all other people under CAP. We have the same arrangement for all those who are with us under CAP. We have somebody from Gulf Oil and we have somebody from Imperial Oil and the same arrangement exists.

**Mr. Skoberg:** Would you expect if some other company had obtained the contract, that possibly the Chief Engineer would have gone to them under the same circumstances to assist in the implementation of this new machinery if this is really the purpose behind it?

**Mr. Côté (Longueuil):** I think the reason he went there was to specialize in that equipment and after that because we were going to have all our postal operations, or most of our operations mechanized, it was important for the Canada Post Office to have a man who would have specialized in that equipment.

**Mr. Skoberg:** My time is up.

**The Chairman:** Mr. Allmand is next. Mr. Allmand will be followed by Mr. Nielsen and Mr. Pringle.

• 1030

**Mr. Allmand:** Mr. Minister, I have a few statistical questions.

In your statement you mentioned that you handled approximately 5 billion pieces of mail last year. How much of a percentage increase is that over a five-year period, or any period that you have available?

**Mr. Côté (Longueuil):** We have not reached 5 billion pieces yet. I think the year that we were the closest to 5 billion was 1969. In 1968-69 we did go over 5 billion, and also in 1970. In 1970-71 it came down. We have not reached 5 billion. It was in 1968-69 where we had—or do they add up together?

**Mr. A. C. Boughner (Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration):** In 1968-69 we received 4.956 billion. In 1969-70 we received 4.814 billion. In 1970-71, the year we had some difficulties, it was down to 4.553 billion.

**Mr. Côté (Longueuil):** Since 1968-69 there has been a decline in our volume. But we started to pick up last year and we expect to reach almost 5 billion this year.

**Mr. Allmand:** This is the point I was leading to. In 1970 we had strikes, and at that time a number of businesses transferred to personal or private delivery services for mail. I was wondering what success we have had in recouping that business. I can remember a few years ago when we increased the rates, we pointed out that there had been a fantastic increase in pieces passing through the post office over a 20-year period. From what you tell me now it has more or less levelled off over the past three or four years

[Interprétation]

trouver un travail dans l'industrie, il est donc revenu au ministère des Postes. Ce n'est que plus tard, au cours de l'année, que nous avons trouvé au ministère des Postes un travail qui lui convenait et il est parti à l'ITT en vertu d'un programme de perfectionnement du personnel. Il travaille maintenant pour eux. Il est parti pour une période d'environ deux ans, moins le temps qu'il a déjà passé à l'extérieur du ministère, et son salaire lui est versé par le gouvernement étant donné qu'il est encore fonctionnaire. L'ITT rembourse son salaire et ses dépenses au gouvernement, de même que pour les autres personnes, dans le cadre du programme PAC. Il s'agit des mêmes arrangements établis pour tous ceux qui sont affectés au ministère des Postes dans le cadre de ce programme. Nous avons quelqu'un, par exemple, qui nous vient de la Gulf Oil et une personne de l'Imperial Oil. Dans les deux cas, les arrangements sont les mêmes.

**M. Skoberg:** Si une autre société avait obtenu le contrat, croyez-vous que l'ingénieur en chef aurait pu aller chez eux dans les mêmes circonstances pour les aider à réaliser ce nouvel équipement, si c'est là le motif de son départ?

**M. Côté (Longueuil):** Je crois que la raison pour laquelle il est parti, c'est qu'il voulait se spécialiser dans ce genre de matériel et étant donné que toutes nos opérations postales ou du moins la plupart étaient mécanisées, il était important pour le ministère des Postes du Canada qu'un homme se spécialise dans cet équipement.

**M. Skoberg:** Mon temps est écoulé.

**Le président:** Monsieur Allmand, vous avez maintenant la parole et vous serez suivi de MM. Nielsen et Pringle.

**M. Allmand:** Monsieur le ministre, j'ai quelques questions d'ordre statistique.

Dans votre déclaration, vous avez mentionné que l'année dernière, vous avez manipulé environ 5 milliards de pièces postales. Quel est en pourcentage l'augmentation que cela représente sur une période de 5 ans, ou tout autre période dont vous avez les chiffres en main?

**M. Côté (Longueuil):** Nous ne sommes pas encore arrivés au chiffre de 5 milliards. C'est en 1969 qu'on s'est le plus rapproché de ce chiffre. En 1968-1969, nous avons dépassé les 5 milliards, de même qu'en 1970. En 1970-1971, ce chiffre a baissé, nous n'avons pas atteint les 5 milliards. Ce n'est qu'en 1968-1969 que nous l'avons fait... ou est-ce que tout cela s'ajoute?

**M. A. C. Boughner (Sous-ministre adjoint, Finance et Administration):** En 1968-1969, nous avons reçu 4.956 milliards. En 1969-1970, nous en avons reçu 4.814 milliards. En 1970-1971, nous avons eu quelques difficultés, les chiffres sont descendus à 4.553 milliards.

**M. Côté (Longueuil):** Depuis 1968-1969, il y a eu un déclin dans le volume. Mais nous avons de nouveau commencé à remonter l'année dernière et nous espérons atteindre les 5 milliards cette année.

**M. Allmand:** C'est à cela que je voulais en venir. En 1970, nous avons eu des grèves et, à ce moment-là, un certain nombre d'hommes d'affaires ont confié leur courrier à des services privés. Avons-nous réussi à récupérer ce courrier? Je me souviens, il y a quelques années, lorsque nous avons augmenté nos tarifs, nous avons remarqué une augmentation fantastique du volume de courrier en l'espace de 20 ans. D'après ce que vous me dites maintenant, ce montant est demeuré plus ou moins stationnaire au cours



[Text]

and there has not been any great increase. What is your forecast? Do you intend to recoup from the private services and do you foresee a greater increase in pieces of mail?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes. For 1972-73 our forecast is 4.984 pieces. For 1971-72 it was 5.31 pieces but we did not reach it.

**Mr. Allmand:** Do you keep in touch with the business that is being performed by the private mail services and delivery services? Do you have a program to compete with them in trying to take business away from them, or are you content to allow them to operate in their field of operations?

**Mr. Côté (Longueuil):** We know that we are losing some business because new messenger organizations are being formed. As far as parcels are concerned, we are losing a lot to bus companies. We keep a very close eye on them and we are trying, with our marketing branch, to create new services by which we would recoup most of the mail that we have lost.

**Mr. Allmand:** A few years ago you gave the percentage of business mail out of the total mail, and I think at that time it was approximately 80 per cent. Do you have any exact figures as to what percentage of the total pieces is mail of a business nature as opposed to personal letters?

**Mr. Côté (Longueuil):** It is still about the same percentage. It is still about 80 per cent business mail that we handle.

**Mr. Allmand:** You pointed out in your report that a certain amount of your costs is still covered by general tax revenue. In other words, you have increased your rates and you are bringing in more money from post office revenue, but you still have about \$100 million...

**Mr. Côté (Longueuil):** We forecast a \$72 million deficit for next year.

• 1035

**Mr. Allmand:** Do you have any policy on what the percentage should be between costs covered by Post Office revenue and costs covered by general tax revenue? Do you try to keep it within a certain range? For example, if you find that your revenue from Post Office sources goes down do you make a decision to increase postal rates? Is there a definite policy on this subject?

**Mr. Côté (Longueuil):** No. I think the ideal in every post office in the world would be to try to break even. But it is the government that decides whether or not we should increase the postal rates and whether we should let the taxpayers or the mail users bear the cost. The Postmaster General looks at the figures and brings them to the government and then we decide if we should increase them. Even if it is 80 per cent business there is still the element of service to the population of Canada. This service is like any other communication service; we want to give the service to all the population but we are going to lose money in some areas. For example, to deliver mail from Ste. Anne de la Pocatière to Whitehorse, Yukon Territory, it costs more than seven cents but we only charge seven cents for that kind of mail. This is the kind of service that we have to give. We will still have losses in second class mail because we are trying to help our newspapers. If we took \$35 million more from that business we would kill

[Interpretation]

des trois ou quatre dernières années et il n'y a pas eu d'augmentation importante. Quelles sont vos prévisions? Avez-vous l'intention de récupérer le courrier des services privés et prévoyez-vous une plus grande augmentation du courrier?

**M. Côté (Longueuil):** Oui. Pour 1972-1973, nous prévoyons le chiffre de 4.984 milliards. Nous avions prévu 5.31 milliards pour 1971-1972 mais nous n'avons pas atteint ce chiffre.

**M. Allmand:** Est-ce que vous suivez de près ce qui se passe dans les services postaux privés et les services de livraison? Avez-vous mis sur pied un programme pour les concurrencer et tenter de reprendre leurs affaires, ou vous contentez-vous tout simplement d'exploiter un domaine qui est le leur?

**M. Côté (Longueuil):** Nous savons que nous perdons des affaires car des nouvelles entreprises se forment. Pour ce qui est des colis, nous perdons beaucoup au profit des compagnies d'autobus. Toutefois, nous les surveillons de près, et notre direction commerciale essaie de créer de nouveaux services nous permettant de reprendre tout le courrier que nous avons perdu.

**M. Allmand:** Il y a quelques années, vous aviez cité un chiffre pour le courrier d'affaires comparativement au courrier total et je crois qu'à ce moment-là, il était d'environ 80 p. 100. Vous avez des chiffres exacts concernant le pourcentage du courrier commercial par rapport au courrier personnel?

**M. Côté (Longueuil):** Le pourcentage est à peu près le même. Nous traitons toujours environ 80 p. 100 du courrier commercial.

**M. Allmand:** Votre rapport mentionne qu'un certain montant de vos frais est toujours couvert par les recettes fiscales générales. Autrement dit, vous avez augmenté vos tarifs, vos recettes provenant des postes sont plus élevées, mais vous avez toujours quelque 100 millions de dollars...

**M. Côté (Longueuil):** Nous prévoyons un déficit de 72 millions de dollars l'an prochain.

**M. Allmand:** Avez-vous décidé du pourcentage qui devrait exister entre les frais couverts par les recettes postales et les frais couverts par les recettes fiscales en général? Essayez-vous d'observer une certaine limite? Par exemple, si vous vous rendez compte que vos recettes postales diminuent, décidez-vous d'augmenter les tarifs postaux? Y a-t-il une politique définie dans ce sens?

**M. Côté (Longueuil):** Non. Je crois que l'idéal pour toutes les postes du monde serait d'avoir ni bénéfice ni déficit. Mais c'est au gouvernement de décider s'il doit augmenter ou non les tarifs postaux et si le contribuable ou l'utilisateur doit payer. Le ministre des Postes étudie les chiffres et les soumet au gouvernement. Nous décidons ensuite s'il doit y avoir augmentation. Même si nous avons 80 p. 100 de courrier commercial, il faut toujours tenir compte du fait qu'il s'agit d'un service public. Ce service est identique à tout autre service de communication. Nous voulons en faire bénéficier toute la population, mais nous allons perdre de l'argent dans certains secteurs. Par exemple, pour distribuer le courrier à Ste-Anne de la Pocatière, à Whitehorse dans le Territoire du Yukon, il en coûte plus de 7c., mais nous ne demandons que 7c. C'est le genre de service que nous devons assurer. Nous subissons toujours des pertes dans le courrier de seconde classe pour aider nos journaux. Si nous demandions 35,000 dollars à ce

[Texte]

them, or we would lose it all. Therefore, we are trying to keep a balance but there is no definite policy on when we should increase the rates.

**Mr. Allmand:** Many of us still receive complaints on third-class mail, what some people call junk mail. What percentage of the costs of delivering third-class mail is met by their own revenue?

**Mr. Côté (Longueuil):** We lose about \$32 million delivering third-class mail. However, let us not forget one thing; it may be called junk mail but it is not. When you buy a newspaper you buy it to look at the news, but you have more publicity in newspapers than you have in a third-class letter. Third-class letters are used by some people for publicity and they use the mail instead of such other media of information as the radio, television or newspapers. Just try to listen to a good program without getting any publicity throughout a program. Perhaps this is something the people do not like receiving, but it is not any more publicity than what we see sometimes on television or radio.

However, if we lost the third class business we would still have to handle the first-class mail and it would cost a great deal more because we would need almost the same number of people to sort it and the same number of letter carriers to deliver it. So instead of delivering two or three letters at one door the men would be delivering only one first-class letter every third or fourth day. It would cost almost the same and we would lose the revenue of our third-class mail.

I do not like the term, junk mail, because it is not true. It is a term used by other media because they are losing some of the revenue that we receive in the Post Office.

**Mr. Allmand:** That is why I was asking what percentage of the cost for third-class mail is covered by the rates that you collect for them?

**Mr. Boughner:** The anticipated revenue for third-class mail for 1972-73 is \$74,680,000, which is an increase over 1971-72 of \$6 million. The costs, which you are referring to there for 1972-73, are estimated at \$107,299,000.

• 1040

It is worthwhile bearing in mind that there are many ways of costing. One way is incremental cost which allocates only those costs pertaining to that service; in other words, the needed cost to carry that service. The way we have done it here and the way the system does it is to apportion total costs which would include costs of building and everything. So if we discontinued the handling of third-class mail a goodly portion of that \$107,299,000 would unfortunately have to be assessed against the other classes of mail, and accordingly, would increase the deficit which would be charged against them.

**Mr. Allmand:** It would appear though that to a certain extent we are still subsidizing third-class mail if we judge from your figures on cost and revenue. I think you said the costs were approximately \$100 million and revenue is about \$70 some million.

[Interprétation]

genre d'entreprises, ce serait leur mort, ou bien nous perdions ce genre d'affaire tout à fait. Par conséquent, nous tentons d'équilibrer les choses, mais il n'y a pas de politique définie concernant le moment où il nous faut augmenter les tarifs.

**M. Allmand:** Beaucoup d'entre nous reçoivent des plaintes concernant le courrier de troisième classe, la petite camelote comme disent certains. Dans quelle proportion la distribution de ce courrier de troisième classe a-t-elle été couverte par vos propres recettes?

**M. Côté (Longueuil):** Nous perdons environ 32 millions de dollars pour la distribution du courrier de troisième classe. Toutefois, n'oublions pas une chose, on a beau l'appeler petite camelote, cela n'en est pas. Lorsque vous achetez un journal, vous l'achetez pour lire les nouvelles, mais il y a plus de publicité dans les journaux que dans une lettre de troisième classe. La lettre de troisième classe est utilisée par ceux qui veulent faire de la publicité par correspondance plutôt qu'en utilisant les autres média d'information, comme la radio, la télévision ou les journaux. Essayez d'écouter un bon programme sans publicité aucune. Il se peut que les gens n'aiment pas recevoir ce genre de courrier, mais c'est une publicité qui n'est pas différente de celle que nous voyons parfois à la télévision ou que nous entendons à la radio.

Toutefois, si nous perdions ce courrier de troisième classe, nous aurions quand même à nous occuper du courrier de première classe et cela nous coûterait beaucoup plus cher étant donné que nous aurions besoin du même nombre de gens pour le tri, du même nombre de facteurs pour la distribution. Au lieu de distribuer deux ou trois lettres à chaque porte, les facteurs ne livreraient qu'une lettre de première classe tous les trois ou quatre jours. Les coûts seraient à peu près les mêmes et nous perdriions les revenus provenant de notre courrier de troisième classe.

Je n'aime pas le terme camelote, parce qu'il est inexact. C'est un terme utilisé par d'autres média étant donné qu'ils perdent certains revenus qui reviennent aux postes.

**M. Allmand:** C'est pourquoi je demandais dans quelle proportion la distribution du courrier de troisième classe est-elle couverte par les tarifs qui s'appliquent à ce courrier?

**M. Boughner:** Le revenu prévu pour le courrier de troisième classe au cours des années 1972-1973 est de 74,680,000 dollars, ce qui représente une augmentation de 6 millions de dollars par rapport à 1971-1972. Les frais, dont

vous parlez pour 1972-1973 sont estimés à quelque 107,299,000 dollars.

Sachez qu'il y a bien des façons d'établir les prix. Par exemple l'accroissement des frais qui ne permet que les frais propres au service donné; autrement dit, le coût nécessaire pour faire marcher le service. La façon dont nous avons procédé ici, et la façon dont le système fonctionne a été de répartir le total des coûts, y compris les frais de construction. Par conséquent, si nous supprimions le courrier de troisième classe, une bonne partie de ces 107,299,000 dollars devrait malheureusement se répercuter sur les autres classes de courrier et augmenterait notre déficit.

**M. Allmand:** Il semble donc que jusqu'à un certain point, nous subventionnons toujours le courrier de troisième classe, si l'on en juge par vos dépenses et vos recettes. Si je me souviens bien, vous avez dit que le coût était d'environ 100 millions de dollars et les revenus d'environ 70 millions de dollars.



[Text]

**Mr. Boughner:** On the total over-all allocations which include the cost of a building that already exists. If we were to take, perhaps, the actual costs which enabled us to handle that mail, we would find that those costs might be much more closely related to the anticipated sales and the degree of subsidization, if any, might not be very large. It is the way you cost it.

**Mr. Allmand:** All right. I have a final question, Mr. Chairman, with respect to losses in mail service, let us say through letters being lost, being destroyed, falling into snowbanks and all kinds of things that might happen. Do you have any figures on the percentage of lost mail? Mr. Côté, perhaps if it is complicated you would like to give me the information in written form. I would be interested in having a complete breakdown in the categories of mail—registered mail, special delivery mail and first-class mail generally—respecting letters lost, destroyed, stolen and so forth. Do you have any ideas on that?

**Mr. Côté (Longueuil):** We have no statistics on that. We know that we lose so many but we have not compiled statistics on losses. Mr. Allmand, we will try to find out something if you are interested.

**Mr. Allmand:** Would it be too difficult? Do you have it for registered and special delivery mail?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, we have that because we keep a record of registered and special delivery mail. There may be a lot of letters lost that we never hear about. If we only consider the complaints we have had about letters being lost, that is not very accurate because we might have lost some letters that we have not heard about. I think we have already given you the breakdown for registered mail.

**Mr. Allmand:** I have had some complaints about this and I have tried to defend the Post Office.

**Mr. Côté (Longueuil):** Thank you.

**Mr. Allmand:** Some people wrote me saying that there was a very high percentage of lost mail and stolen mail in the Canadian Post Office. I have written to your department concerning specific cases but I do not have the over-all picture. In order to defend you I would like to know more about this. I have the impression that the amount of lost mail is not as high as some people allege and I was just wondering what the exact figures were compared to your total success rate. I would like to know how many letters are lost, or stolen, or destroyed.

**Mr. Côté (Longueuil):** Maybe we can find that out for you. I know from the figures we have that losses seem to have declined, I think, even with the robberies of last year. We have had our problems with robberies in the post offices and in our boxes, but we have really put a lot of time into finding security methods for our post offices and our boxes and I think it is starting to pay now. There have been fewer robberies this year than previously.

[Interpretation]

**M. Boughner:** Cela comprend le total des dépenses y compris le coût de l'édifice qui existe déjà. Si nous prenions par exemple les coûts réels qui nous permettent de traiter ce courrier, nous verrions que ces coûts sont peut-être beaucoup plus près des ventes prévues et les subventions, si elles existent, ne seraient pas très importantes. C'est la façon dont nous établissons les prix.

**M. Allmand:** Très bien. J'ai une dernière question, monsieur le président, qui concerne les pertes dans le service postal, les lettres qui sont perdues ou détruites, qui tombent dans les bancs de neige et autre chose du genre. Est-ce que vous avez des pourcentages concernant ce courrier perdu? Monsieur Côté, si vous ne pouvez nous donner la réponse immédiatement peut-être pourriez-vous me l'envoyer par le courrier. J'aimerais avoir une ventilation complète pour toutes les catégories de courrier, courrier recommandé, courrier exprès et courrier première classe, quant aux lettres qui sont perdues, détruites, volées, etc. Avez-vous une idée de ce que cela représente?

**M. Côté (Longueuil):** Nous n'avons pas de statistiques là-dessus. Nous savons que nous perdons du courrier, mais nous n'avons pas les statistiques de ces pertes. Monsieur Allmand, nous essaierons de vous trouver une réponse, si cela vous intéresse.

**M. Allmand:** Est-ce que ce sera plus difficile? Avez-vous ce chiffre par exemple pour le courrier recommandé ou exprès?

**M. Côté (Longueuil):** Oui, puisque nous avons des registres pour ce genre de courrier. Il se peut que beaucoup de lettres se perdent dont nous n'entendons jamais parler. Si nous ne considérons que les plaintes reçues pour les lettres perdues, les chiffres ne sont peut-être pas très exacts étant donné que beaucoup d'autres lettres ont pu se perdre sans que nous le sachions. Je crois que nous vous avons déjà donné la ventilation pour le courrier recommandé.

**M. Allmand:** J'ai reçu des plaintes à ce sujet et j'ai tenté de prendre la défense du ministère des Postes.

**M. Côté (Longueuil):** Je vous remercie.

**M. Allmand:** Certaines personnes m'ont fait savoir qu'un très haut pourcentage de courrier est perdu ou volé au ministère des Postes. J'ai signalé plusieurs cas à votre ministère, mais je n'ai pas de données générales. Afin de mieux vous défendre, je voudrais mieux connaître le sujet. J'ai l'impression que le volume du courrier perdu n'est pas aussi impressionnant que certaines personnes veulent bien le laisser croire et je me demande quels sont les chiffres réels comparativement au courrier acheminé avec succès. J'aimerais savoir combien de lettres sont perdues, volées ou détruites.

**M. Côté (Longueuil):** Nous pouvons peut-être vous trouver cela. D'après les chiffres que nous avons, les pertes ont diminué malgré les vols de l'an passé. Nous avons eu certains problèmes avec les vols dans les bureaux de poste et dans nos boîtes, mais nous avons consacré beaucoup de temps à mettre sur pied des nouvelles méthodes de sécurité dans nos bureaux de poste et pour nos boîtes également et ces méthodes commencent à porter fruit. Il y a eu très peu de vols cette année comparativement à l'année précédente.

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Nielsen.

**Mr. Nielsen:** I would like to commence by saying, Mr. Chairman, that I have a high personal regard for the Minister as a person. I do not know his officials but the questioning I am going to lead off with is going to be blunt and I hope it is not taken personally. I think it is in the public interest that we have answers to these questions so I do not want the Minister . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** That is the reason I am here.

**Mr. Nielsen:** . . . I do not want the Minister nor his officials to take my remarks personally.

• 1045

They are not intended in that fashion.

**Mr. Côté (Longueuil)** When you start like that, Mr. Nielsen, it sounds bad.

**Mr. Nielsen:** Secondly, before I commence my questioning, I want to register a complaint that is not peculiar to this Committee but is standard in all of them now. The changes that have come about in the committee system have done nothing to increase the efficiency or productivity in the committee system in the House. This idea of limiting people to 10 minutes and jumping from one subject to another does not give members the opportunity of invading, in depth, questions that are pertinent and important and in the public interest. I think it is a retrograde step to limit—

**The Chairman:** If you will allow me to put in a minute, Mr. Nielsen, maybe it is your first time in this committee, but this practice has been used all the time and we never had any complaints.

**Mr. Nielsen:** Well, I am registering a complaint now. It was not the system that was used until recently, and it is a standard system in all the committees now, this idea of limiting time.

**Mr. Dinsdale:** Mr. Chairman, I once raised a complaint on the same point, in this same committee.

**Mr. Nielsen:** I would like to see the committee give its unanimous consent to the calling of Mr. Jack Moody to be examined on this question of I.T.T. as a witness. If I do not have unanimous consent to that suggestion, Mr. Chairman, I would like to move a motion and have a vote put.

**Mr. Côté (Longueuil):** Can I check first if he is allowed to come here?

**Mr. Nielsen:** Well, since his salary is still being paid—

**Mr. Côté (Longueuil):** I do not want to make the point. I just want to find out.

**Mr. Nielsen:** —notwithstanding this technical reimbursement that is happening.

**Mr. Pringle:** On a point of order, Mr. Chairman.

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur Nielsen vous avez la parole.

**M. Nielsen:** J'aimerais commencer par dire, monsieur le président, que j'ai beaucoup de respect pour le ministre. Je ne connais ses hauts fonctionnaires, mais mes questions seront assez brusques et je ne voudrais pas qu'il les prenne à son compte personnel. Je crois qu'il est dans l'intérêt du public que nous ayons les réponses à certaines questions. Je ne voudrais pas que le ministre . . .

**M. Côté (Longueuil):** C'est la raison pour laquelle je suis ici.

**M. Nielsen:** Je ne veux pas que le ministre, ni ses hauts fonctionnaires prennent mes remarques pour eux personnellement.

Mes remarques ne doivent pas être prises de cette façon.

**M. Côté (Longueuil):** Voilà un commencement monsieur Nielsen, qui augure mal de l'avenir.

**M. Nielsen:** En deuxième lieu, avant de poser mes questions, j'aimerais déposer une plainte qui se rapporte en général au travail de comité. Les modifications qui ont été apportées au système des comités n'ont aucunement augmenté l'efficacité ou la productivité. Cette façon de limiter le temps de parole à 10 minutes et de sauter d'un sujet à l'autre ne permet pas aux députés d'approfondir suffisamment les questions pertinentes et importantes pour l'intérêt public. Je crois que c'est une façon rétrograde de procéder que de limiter . . .

**Le président:** Si vous m'accordez un instant, monsieur Nielsen, c'est peut-être la première fois que vous participez à ce Comité, mais depuis toujours cette procédure est utilisée il n'y a pas eu de plaintes.

**M. Nielsen:** Et bien, je porte plainte maintenant. Ce n'était pas le système utilisé jusqu'à récemment et c'est maintenant un système courant dans les comités, cette façon de limiter le temps de parole.

**M. Dinsdale:** Monsieur le président, j'ai un jour présenté une plainte pour la même question dans ce même Comité, monsieur le président.

**M. Nielsen:** J'aimerais que le comité accepte unanimement d'inviter M. Jack Moody à témoigner au sujet de cette question de la compagnie internationale de télégraphie et téléphone. (I.T.T.) Si je ne peux obtenir le consentement unanime à ce sujet, monsieur le président, j'aimerais proposer une motion et mettre la question aux voix.

**M. Côté (Longueuil):** Me permettez-vous de vérifier s'il a le droit de venir ici?

**M. Nielsen:** Puisque son salaire est toujours versé . . .

**M. Côté (Longueuil):** Je ne veux rien prouver; tout ce que je veux, c'est me renseigner.

**M. Nielsen:** . . . sans parler du remboursement technique qu'on lui verse.

**M. Pringle:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Pringle on a point or order.

**Mr. Pringle:** I think the member should be required to establish the reasons and the base for this. I do not think he should plunk a motion right against the Committee, especially when he requests unanimous consent, without establishing a base and at least providing us with some information which would give us some reason to believe that this should happen.

**Mr. Nielsen:** I do not mind at all. I would refer the members to—

**The Chairman:** On a point of order, Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** The motion before the Committee now is a vote of the estimates, but I agree with Mr. Pringle. I would not want to vote against such a motion. Why could not this have been brought to the steering committee? Could it not be dealt with at noontime by the steering committee? It is very difficult for many of us who take more interest in transport and are not specialists in post office matters to deal with this immediately. It is a very important question. Could not the motion made be dealt with today some time by your steering committee? I am not on the steering committee. Then it could make a report to the Committee at the next meeting. I think it is at 3:30, or something to that effect.

**Mr. Skoberg:** On a point of order, Mr. Chairman, I do not think the steering committee should be responsible for making a decision of this kind. If a motion is put before this Committee, we have the right to vote for or against that particular motion. I do not think that is the purpose of a steering committee.

**An hon. Member:** You may have a vote without too much information.

**Mr. Dinsdale:** On a point of order, Mr. Chairman. I get the impression that the Postmaster General wants to make as much information available as possible, and no doubt there will be unanimity in acceding to the request that has been made by Mr. Nielsen.

**Mr. Nielsen:** On the point of order, I think we can dispose of it very quickly, Mr. Chairman. I move that Mr. Jack Moody be called as a witness before the Committee to answer questions related to the statement of the Minister on pages 529 to 531 of Hansard.

**Mr. Côté (Longueuil):** Mr. Nielsen, that point was raised by Mr. Dinsdale in the House, and I tried to answer it. I gave the first part of the explanation. I was told by the Speaker to sit down. I can give the second part now.

**Mr. Nielsen:** Is there any real reason why we cannot question Mr. Moody?

**Mr. Côté (Longueuil):** No. I think if it is only for that reason, I could answer it right away. I could put the second part of my answer right in front of you.

**Mr. Nielsen:** If you have it in writing, I would like to see it.

**Mr. Côté (Longueuil):** In writing. Well, have you seen the first part, Mr. Nielsen?

[Interpretation]

**Le président:** M. Pringle invoque le Règlement.

**M. Pringle:** Je pense que le député devrait indiquer ses raisons et sur quoi il se fonde pour demander cette convocation. Je ne crois pas qu'il devrait avoir le droit de présenter cette motion, surtout s'il demande le consentement unanime, sans aucune justification ou tout au moins sans nous avoir fourni quelques renseignements nous permettant de voter en connaissance de cause.

**M. Nielsen:** Je veux bien. Je rappellerais au député...

**Le président:** M. Allmand invoque le Règlement.

**M. Allmand:** La motion présentée au Comité pour l'instant est un crédit du budget mais je suis d'accord avec M. Pringle. Je ne voudrais pas voter contre une telle motion. N'aurait-on pas pu saisir de cela le comité directeur. Qui aurait pu s'en occuper à l'heure du déjeuner? Il est très difficile pour beaucoup d'entre nous qui s'intéressent plutôt au transport et ne sont pas des spécialistes des questions postales, d'étudier ceci tout de suite. La question est très importante. Est-ce que la motion présentée ne pourrait être étudiée aujourd'hui par le comité directeur? Je ne fais pas partie de ce comité; il pourrait alors présenter un rapport au Comité lors de la prochaine réunion. Je pense que celle-ci aura lieu à 3h30 ou quelque chose comme cela.

**M. Skoberg:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je ne pense pas que ce soit au comité directeur de prendre une décision de ce genre. Si une motion est présentée au Comité ici nous avons le droit de voter pour ou contre. Je ne pense pas que ce soit le travail du comité directeur.

**Une voix:** Il se pourrait que vous ayez à voter sans rien connaître de l'affaire.

**M. Dinsdale:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'ai l'impression que le ministre des Postes est désireux de nous fournir autant de renseignements que possible et il n'y a pas de doute que l'on acceptera à l'unanimité la demande de M. Nielsen.

**M. Nielsen:** J'invoque le Règlement, je pense que nous pouvons régler cette question très rapidement, monsieur le président. Je propose que M. Moody soit invité à comparaître à titre de témoin devant le Comité pour répondre à des questions au sujet de la déclaration du ministre que l'on trouve dans les pages 529 à 531 du Hansard.

**M. Côté (Longueuil):** Monsieur Nielsen, cette question a été soulevée par M. Dinsdale à la Chambre et j'ai essayé d'y répondre. J'ai donné la première partie de l'explication; l'Orateur m'a demandé de m'asseoir à nouveau. Je puis vous présenter maintenant la seconde partie.

**M. Nielsen:** Peut-on nous présenter des raisons sérieuses pour lesquelles nous ne pourrions interroger M. Moody?

**M. Côté (Longueuil):** Non, je crois que la seule raison c'est que je puis y répondre tout de suite. Je puis présenter la deuxième partie de ma réponse tout de suite.

**M. Nielsen:** Si vous l'avez par écrit, j'aimerais la voir.

**M. Côté (Longueuil):** Par écrit. Avez-vous vu la première partie, monsieur Nielsen?

## [Texte]

**Mr. Nielsen:** Yes, I have it before me.

• 1050

**The Chairman:** Would you agree to stand your motion and leave it to the Minister to explain the second part of the ...

**Mr. Nielsen:** I would like the Minister's explanation, Mr. Chairman, but I also see no reason ...

**The Chairman:** We cannot get to every member's "likes" before a vote is taken.

**Mr. Nielsen:** I see no reason why we cannot question Mr. Moody. I am sure I am going to want to do that, notwithstanding what the Minister has to say, which I am sure is going to be enlightening.

**The Chairman:** Would you try to explain the last part of the ...

**Mr. Côté (Longueuil):** I started to answer. I gave the first reason in the first part of my answer where I said that he had worked with the Task Force, he had represented the Post Office on the Task Force on the feasibility of having a form of postal coding in Canada. He worked with a task force of consultants, Samson, Belair, Riddell, Stead, Inc. That report was tabled in the House on February 18, 1970, and it was following that report that we created a division in the House called the Coding and Mechanization Branch—

**Mr. Nielsen:** You mean, in the Department.

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, in the Department. The report which we talked about was tabled on February 18, 1970. Following that report there was formed within the Department on June 16, 1970, a new branch called the Coding and Mechanization Branch under the direction of Mr. Fultz who is here today. I repeat what I said in my statement to the House that Mr. Moody has never worked for that Branch, has never worked with Mr. Fultz, nor did he collaborate in the work of the Coding and Mechanization Branch. That was the second part of my statement that I wanted to make.

**Mr. Nielsen:** You already said that in your initial statement, Mr. Chairman.

**Mr. Côté (Longueuil):** This is where the question was raised, in the complication of the statement.

**The Chairman:** Mr. Dinsdale.

**Mr. Dinsdale:** Mr. Chairman, did the Postmaster General say that the Samson Belair Riddell report was tabled in the House?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, on February 18, 1970.

**Mr. Dinsdale:** On February 18, 1970.

**Mr. Côté (Longueuil):** The new division on Coding and Mechanization was formed on June 16, 1970, after that report had been tabled. After the study on whether we should or should not have a postal code system in Canada was tabled, we formed a new branch under the direction of Mr. Fultz, and I said in my statement that Mr. Moody had never participated in that work.

## [Interprétation]

**M. Nielsen:** Oui, elle est devant moi.

**Le président:** Voudriez-vous bien réserver votre motion et permettre au ministre d'expliquer la deuxième partie de ...

**M. Nielsen:** J'aimerais bien connaître l'explication du ministre, monsieur le président, mais aussi je ne vois aucune raison pour ...

**Le président:** On ne peut accéder aux fantaisies de chaque député avant de voter.

**M. Nielsen:** Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas poser des questions à M. Moody. Je suis bien sûr que j'aimerais le faire, quelles que soient les explications du ministre, qui seront sans nul doute instructives.

**Le président:** Pourriez-vous nous expliquer la dernière partie de ...

**M. Côté (Longueuil):** J'ai commencé à répondre; j'ai présenté la première raison dans la première partie de ma réponse, lorsque je disais qu'il avait fait partie du groupe de travail à titre de représentant des Postes, lorsqu'on a étudié la possibilité d'instituer un système de codage postal au Canada. Il a collaboré avec *Samson-Belair-Riddell-Shead, Inc.*, un groupe de travail formé de conseillers. Le rapport a été déposé à la Chambre le 18 février 1970, et c'est à la suite de ce dépôt que la Chambre a créé un organisme intitulé Direction du codage et de la mécanisation ...

**M. Nielsen:** Vous voulez dire au sein du ministère.

**M. Côté (Longueuil):** Oui, au sein du ministère. Le rapport dont nous parlons a été déposé le 18 février 1970 et, à la suite de ce rapport, la direction du codage et de la mécanisation a été créée sous la direction de M. Fultz qui est ici présent aujourd'hui. Je répète ici ce que j'ai déclaré à la Chambre, à savoir que M. Moody n'a jamais été au service de cette direction et n'a jamais travaillé avec M. Fultz et n'a pas non plus collaboré au travail de la direction du codage et de la mécanisation. C'est la deuxième partie de la déclaration que je voulais faire.

**M. Nielsen:** Vous avez déjà dit ceci dans votre première déclaration.

**M. Côté (Longueuil):** C'est là que la question a été soulevée, dans les complications impliquées par cette déclaration.

**Le président:** Monsieur Dinsdale.

**M. Dinsdale:** Monsieur le président, est-ce que le ministre des Postes a déclaré que le rapport de la maison *Samson-Belair-Riddell* a été déposé à la Chambre?

**M. Côté (Longueuil):** Oui le 18 février 1970.

**M. Dinsdale:** Le 18 février 1970.

**M. Côté (Longueuil):** Cette nouvelle direction du codage et de la mécanisation a été créée le 16 juin 1970 après le dépôt du rapport. Après avoir étudié si nous devrions adopter un système de code postal au Canada, un rapport a été déposé et nous avons créé une nouvelle direction dont a été chargé M. Fultz, et j'ai dit dans ma déclaration que M. Moody n'avait jamais pris part à ce travail.



## [Text]

**Mr. Dinsdale:** I would point out that on page 74 of that report, which is a sort of summation of the work of the Task Force under this firm of consultants that was set up to deal with the coding system plus the mechanization of the postal sorting service, it indicates that Mr. Moody was very intimately involved in the activities of the task force. Also, on page 72 of the report it states it in the following words:

In expressing appreciation to the Post Office officials who participated none made a greater contribution than Mr. Moody . . .

who was then the Department's Chief Engineer.

**Mr. Côté (Longueuil):** I must say, as I said before, that Mr. Moody was the representative of the Post Office on that Task Force—when we appoint a task force we always choose somebody and place them on that task force—to study «yes» or «no», we should or we should not have a postal code system in Canada.

**Mr. Nielsen:** How then can you say that he did not collaborate or have anything to do with . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** I never said that.

**Mr. Nielsen:** Well, the wording I get from the Minister's statement . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** I said that he never collaborated with the division that was created on June 16, 1970 which is where they implemented the recommendations of that task force that we should have a postal code system in Canada. However, he never worked on the ways of implementing a code system and he never worked on the kind of mechanization we might need.

**Mr. Nielsen:** Mr. Côté, Mr. Chairman, is splitting hairs.

• 1055

**Mr. Côté (Longueuil):** May I say, Mr. Chairman, that there is no contradiction between my statement here with what I said in the House. I want to make this clear; a contradiction is almost a lie.

**Mr. Nielsen:** Certainly, I would never accuse the Minister of telling a lie. I know him better than to believe that he would do that sort of thing.

**Mr. Chairman:** I would like produced a copy of the specifications and a copy of the tender that was sent to the firms who were invited to tender on this equipment. I would like that produced. If I have to have a motion, I will make it.

**The Chairman:** Do you have them?

**Mr. Fultz:** I have one copy which is my own, but we have more.

**The Chairman:** Do you want to look at it or—

**Mr. Nielsen:** I want to examine it, Mr. Chairman.

**Mr. Côté (Longueuil):** Do you think you will understand it?

**Mr. Nielsen:** I am going to try hard, Mr. Chairman.

## [Interpretation]

**M. Dinsdale:** J'aimerais vous faire remarquer qu'à la page 74 du rapport, qui est en quelque sorte le résumé de ce qu'a accompli ce groupe de travail dirigé par cette Maison de conseillers chargé d'étudier ce système de codage et de mécanisation du tri postal, il est indiqué que M. Moody a participé de près à l'activité du groupe de travail. A cette page 72 du rapport on lit:

Nous remercions les fonctionnaires des postes qui ont participé, surtout M. Moody qui a apporté la plus grande contribution . . .

M. Moody était alors l'ingénieur en chef du ministère.

**M. Côté (Longueuil):** Je dois répéter que M. Moody représentait les postes auprès de ce groupe d'étude; lorsque nous nommons un groupe d'étude, nous choisissons toujours quelqu'un que nous adjoignons à ce groupe pour déterminer si oui ou non nous devrions adopter un système de code postal au Canada.

**M. Nielsen:** Comment alors pouvez-vous prétendre qu'il n'a pas collaboré ou n'a rien eu à faire avec . . .

**M. Côté (Longueuil):** Je n'ai jamais dit cela.

**M. Nielsen:** Le libellé de la déclaration du ministre . . .

**M. Côté (Longueuil):** J'ai déclaré qu'il n'avait jamais travaillé dans cette direction qui a été créée le 16 juin 1970 et qui a été chargée de mettre en application la recommandation de ce groupe d'étude, à savoir l'institution d'un système de code postal au Canada. Il n'a jamais travaillé à mettre en application un système de codage, ni à la mécanisation dont nous pourrions avoir besoin.

**M. Nielsen:** M. Côté, monsieur le président, coupe les cheveux en quatre.

**M. Côté (Longueuil):** Me permettez-vous de dire, monsieur le président, qu'il n'y a pas contradiction entre ma déclaration ici et ce que j'ai dit en Chambre. Une contradiction, c'est presque un mensonge.

**M. Nielsen:** Je ne voudrais pas accuser le ministre de mentir; j'ai plus d'estime pour lui.

Monsieur le président, j'aimerais qu'on produise ici un exemplaire du cahier des charges et de l'appel d'offres expédiés aux entreprises auxquelles on avait demandé de présenter des soumissions pour ce matériel. Je présenterai une motion au besoin.

**Le président:** Avez-vous les documents?

**M. Fultz:** J'ai une copie personnelle ici, il y en a d'autres.

**Le président:** Voulez-vous les examiner ou . . .

**M. Nielsen:** J'aimerais le faire, monsieur le président.

**M. Côté (Longueuil):** Pensez-vous pouvoir les comprendre?

**M. Nielsen:** Je vais faire tout mon possible, monsieur le président.

*[Texte]*

**Mr. Côté (Longueuil):** We will give you some help.

**Mr. Dinsdale:** Mr. Moody understands it, I think.

**Mr. Nielsen:** Next, I would like a copy of the contract.

**The Chairman:** Could you provide Mr. Nielsen with a copy?

**Mr. Fultz:** I have my own personal copy.

**Mr. Nielsen:** Is Mr. Fultz's copy annotated, Mr. Chairman?

**Mr. Fultz:** I can send him a copy from the Department; that would be the best way.

**Mr. Nielsen:** Thank you. A copy of the contract that was finally awarded, as signed, by the government and ITT. May I have that too?

**Mr. Allmand:** On a question of order. If these documents are going to be discussed by the Committee, I think people other than Mr. Nielsen should have them. The gentleman may be able to provide copies of that to all members of the Committee so we will all know what is being discussed at further meetings.

**Mr. Nielsen:** It is always wise for committee members to know what is being discussed.

**Mr. Allmand:** Exactly.

**Mr. Fultz:** There they are, if anybody is worried about them. It will take a while to get them made.

**Mr. Côté (Longueuil):** The first one, the contract for the Ottawa Post Office, has been signed; the second contract to a maximum of \$70 million has not been signed with ITT.

However, if you want the information we asked the companies to tender under, such as specifications, the method of tendering and the price at which they tendered, you will have to make the comparison between the two. You may need some explanation when we give you that information as the two machines are not similar.

One tender could have been disqualified because it did not follow our specifications; however, we asked them to readjust their tender to our specifications. There is no reason why we could not give you these specifications and the way they tendered.

**Mr. Nielsen:** What we are going to get then, Mr. Chairman, is a copy of the specifications and tender form as they were sent to the firms who were invited to tender and a copy of the \$4.4 million contract for the Ottawa Post Office.

**Mr. Côté (Longueuil):** Do you want a specification on the first contract or the second contract?

**Mr. Nielsen:** The first one, related to the Ottawa contract that has been signed and a copy of that signed contract.

Secondly, copies of the specifications and tender forms with respect to the second contract that has gone out to invitation to tender in the form in which it was sent out.

*[Interprétation]*

**M. Côté (Longueuil):** Nous vous aiderons.

**M. Dinsdale:** M. Moody connaît la question, je pense.

**M. Nielsen:** Ensuite, j'aimerais qu'on me montre une copie du contrat.

**Le président:** Pouvez-vous fournir une copie à M. Nielsen?

**M. Fultz:** J'en ai une copie personnelle.

**M. Nielsen:** Est-ce que la copie de M. Fultz est annotée, monsieur le président?

**M. Fultz:** Je puis lui faire envoyer une copie par le ministère. Je crois que ce serait la meilleure façon de procéder.

**M. Nielsen:** Merci. Pourrais-je avoir aussi une copie du contrat qui a été finalement adjugé et signé par le gouvernement et l'ITT?

**M. Allmand:** J'invoque le Règlement. Si on doit étudier ces documents en comité, je pense qu'il n'y a pas que M. Nielsen qui devrait les recevoir. Le témoin devrait pouvoir nous fournir des exemplaires à tous afin que nous puissions être au courant de ce qui se passera lors des séances ultérieures.

**M. Nielsen:** Il est toujours indiqué que les membres du Comité connaissent bien le sujet.

**M. Allmand:** C'est exact.

**M. Fultz:** Les voici, si quelqu'un s'y intéresse. Il faudra un certain temps pour en faire établir des copies.

**M. Côté (Longueuil):** Le premier document, soit le contrat pour le bureau de postes d'Ottawa, a été signé; le deuxième contrat, prévoyant un maximum de 70 millions de dollars, n'a pas été encore signé par les partis.

Toutefois, si vous voulez les renseignements que nous avons fournis aux compagnies en leur demandant de présenter des soumissions, par exemple, les cahiers des charges, la façon de présenter la soumission, ainsi que les montants des soumissions que ces compagnies ont présentées, il vous faudra faire la comparaison entre les deux. Peut-être aurez-vous besoin de certaines explications lorsque nous vous fournirons ces renseignements, car les deux machines ne sont pas semblables.

L'une des soumissions aurait pu être rejetée car elle n'était pas conforme à nos spécifications. Toutefois, nous avons demandé à cette compagnie de s'en tenir au cahier des charges dans la présentation de sa soumission. Je ne vois aucune raison pour laquelle nous ne pourrions vous fournir ces devis et vous indiquer les modalités de présentation.

**M. Nielsen:** Nous allons donc obtenir, monsieur le président, un exemplaire des cahiers des charges et de la formule de soumission, tels qu'ils ont été envoyés aux entreprises auxquelles on a demandé de présenter les soumissions ainsi qu'une copie du contrat de 4.4 millions de dollars pour le bureau de postes d'Ottawa.

**M. Côté (Longueuil):** Vous voulez une copie des cahiers des charges pour le premier ou le deuxième contrat?

**M. Nielsen:** Pour le premier, celui d'Ottawa qui a été signé ainsi qu'une copie du contrat même.

En deuxième lieu, des copies des devis et des formules de soumission tels qu'ils ont été envoyés aux entreprises invitées à soumettre des offres pour le deuxième contrat.



[Text]

**Mr. Côté (Longueuil):** I would like to have one thing clarified. I do not know whether it is the practice to table these things. I do not know whether it is confidential; I do not think it is.

**Mr. Nielsen:** I can assure the Minister that it is quite common for departments to produce documents of this nature, including the names of the firms, persons or corporations who submit tenders as well as the amounts of the tenders. I will come to that in a moment.

**The Chairman:** Mr. Nielsen, would you let your motion stand for the moment? We agreed to sit until 11 o'clock as other members are invited to go to other committee meetings. The Minister would then have time to inquire into the legality of this.

We will adjourn until 3.30 this afternoon.

**Mr. Nielsen:** I hope that I will be able to take up this line when we return, Mr. Chairman.

• 1100

**The Chairman:** The Committee is adjourned until 3.30 p.m. or after Orders of the Day.

AFTERNOON SITTING

• 1538

**The Chairman:** At the noon recess, Mr. Nielsen had, I think, asked the Minister for some information. I believe the Minister requested that information for Mr. Nielsen, so I will let the Minister explain.

**Mr. Côté:** Mr. Chairman, Mr. Nielsen required that we table some documents like the tender, the submissions, the copies of the contract and so on, and to facilitate the work of the Committee I would like to make a small statement. We will pass a copy to each member so that you can follow it. I think we have enough copies here. We could give one to each of the translators, too, one in French and one in English, so that we all know what we are talking about when we talk about this kind of tender.

On October 6, 1971, the Post Office Department called for tenders for automatic mail sorting equipment. Tenderers were invited to bid on a total of 72 coding desks, arranged in suites of 12, with 6 or 9 presort channels; 3 letter sorting machines with 288 bins each; 2 letter sorting machines with 240 bins each, and 3 translators to meet requirements laid down in accompanying specifications for systems B, Winnipeg; C, Saskatoon; D, Regina, of our mechanization program.

In the specification, it was laid down that the letter sorting machines would have a peak speed of at least 23,000 letters per hour and an interchangeable bar code system. Tenderers were also invited to submit forward unit pricing only, not a global pricing, for a further amount of equipment to be purchased for other post offices in the system. Tenderers were advised that the department would buy a minimum of 372 coding desks, 65 letter sorting machines and 20 translators. The last figures were given so that the tenderers could have some basis on which to spread out their start-up costs.

• 1540

Two tenders were received: one from ITT Canada, the other from Plessey Canada Limited. The bid of ITT Canada met the specification for bidding and equipment in every way. The company offered to supply equipment for systems B, C, and D for the sum of \$6,037,000, assum-

[Interpretation]

**M. Côté (Longueuil):** J'aimerais savoir si on a l'habitude de déposer ces documents. Je ne sais pas s'il s'agit de quelque chose de confidentiel; je ne le pense pas.

**M. Nielsen:** Je puis assurer le ministre que les ministères ont l'habitude de fournir de tels documents, y compris les noms des entreprises, des personnes ou des sociétés qui ont présenté des soumissions, de même que les montants de ces soumissions. Je vais traiter de ce sujet dans un instant.

**Le président:** Monsieur Nielsen, voulez-vous que votre motion soit réservée pour l'instant? Nous avions convenu de siéger jusqu'à 11 h car certains députés doivent aller participer à d'autres comités. Le ministre aurait alors tout le loisir nécessaire pour examiner la légalité de cette procédure.

Le comité s'ajourne jusqu'à 3 h 30 de l'après-midi.

**M. Nielsen:** J'espère pouvoir reprendre ces sujets lorsque nous reviendrons, monsieur le président.

**Le président:** Le comité s'ajourne jusqu'à 3.30h de l'après-midi ou après l'Ordre du jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Avant l'ajournement de midi, M. Nielsen avait demandé quelques renseignements. Je pense que le ministre s'est procuré ces renseignements, aussi je lui laisse la parole.

**M. Côté:** Monsieur le président, M. Nielsen a demandé que nous déposions des documents tels que les offres, des copies du contrat, etc., pour faciliter le travail du Comité. Permettez-moi de faire une petite déclaration. Chaque député recevra un exemplaire pour mieux pouvoir suivre. Je pense que nous avons assez d'exemplaires. Nous avons également des exemplaires en français et en anglais pour les interprètes, pour que tout le monde sache ce que ces offres signifient.

Le 6 octobre 1971, les Postes canadiennes ont lancé un appel d'offres pour l'achat de machines automatiques de tri du courrier. Cet appel d'offres portait sur un total de 72 pupitres de codage, répartis en groupes de douze, avec 6 ou 9 empileuses de tri préliminaire, 3 machines de tri avec 288 cases chacune, 2 machines de tri avec 240 cases chacune et 3 ordinateurs, pour remplir les exigences des systèmes B (Winnipeg), C (Saskatoon) et D (Regina), de notre programme de mécanisation.

Dans l'appel d'offres, il était spécifié que l'équipement de tri devait avoir une vitesse maximum d'au moins 23,000 lettres à l'heure et un système de «code en traits» interchangeable. Les entreprises étaient également invitées à indiquer un coût unitaire, et non pas un prix global, pour des machines supplémentaires qui pourraient être achetées pour d'autres bureaux de poste utilisant ce système. Les soumissionnaires ont été informés que le Ministère achèterait un minimum de 372 pupitres de codage, 65 machines de tri et 20 ordinateurs. Ces derniers chiffres ont été fournis afin que les soumissionnaires aient une base sur laquelle estimer les coûts initiaux.

Deux soumissions ont été reçues: une de la ITT du Canada, l'autre de la *Plessey Canada Limited*. La soumission de l'ITT du Canada était conforme en tout aux spécifications du cahier des charges et aux exigences de l'appel d'offres. La compagnie offrait de fournir l'équipement des

## [Texte]

ing minimum guaranteed purchase made. These machines will be made in Canada and have in the past been produced to meet higher specifications: peak speed of 26,640 letters an hour and letter sorting machines with 336 bins.

The Plessey bid neither met the specification for equipment nor did it offer unit pricing. While the company offered equipment for systems B, C, and D at \$5,970,000, the letter sorting machines did not have the specified capacity in that they were slower than required. The company confirmed the speed of their equipment in a telex dated December 22, 1971. Accordingly, it was necessary to add two additional letter sorting machines to the pricing to enable a comparison to be made. The Director of Coding and Mechanization advised against this practice because he felt that an assumption of letter size was being made which would cause us difficulty in the future.

After making allowance for non-specified machinery, the cost of equipment for systems B, C, and D would have been \$6,486,000—this is the Plessey bid. These machines would not have been made in Canada and have never been produced by Plessey.

To calculate pricing for the balance of the system was a simple matter insofar as ITT was concerned. Because the company had provided pricing in the requested manner, it was only necessary to multiply unit pricing by the number of units required and to add a factor for price escalation due to changes in Statistics Canada indices.

There were problems with the Plessey bid, however. The company offered equipment in assorted combinations, some of which the department did not want, would not order and could not use. After some difficulty, the company provided unit pricing instead of global pricing and the department was able to make a comparison sheet.

The original bid for non-specified equipment—this is the Plessey one—was: 684 desks, \$32,191,000; 65 letter sorting machines, \$12,133,000; 20 translators, \$4,464,000; for a total of \$48,788,000. As I said before, for the B, C and D systems, we had to add two extra letter sorting machines for a value of \$516,000; an extra 72 desks for all systems for a value of \$3,175,000. That brought it up to \$52,479,000. With adjustments to allow for pricing of over and under 12 pre-sort channels—that is, less \$582,000—made it \$51,897,000.

As I said, they offered us some equipment in combinations that we did not need. Some of these desks were in suites of 15 suites or 18, which we did not need. We had asked for suites of 12.

These prices were originally to be adjusted, as stated by the company, following experience gained in the manufacture of the new types of equipment in England. When the department indicated that this would not be acceptable, the company said they would accept the English pricing as the Canadian pricing.

• 1545

In order to get sufficient equipment to operate the system, because of the lower speed of the Plessey machine, we would need to add 18 letter-sorting machines at a cost of \$4,807,000. So the total cost of the Plessey system—756 desks, 85 letter-sorting machines and 20 translators—would be: machinery, \$51,897,000; extra machinery at \$4,807,000; an escalation at 5 per cent per year effective August 31, 1973 at \$2,445,000; for a total of \$59,149,000. Against this the ITT offer for equipment for the same job but in lesser numbers due to extra capacity will cost: 756 desks at \$42,781,000; 67 letter-sorting machines at \$18,895,000; and 20 translators at \$5,971,000. The total cost of the

## [Interprétation]

systèmes B, C, et D, pour le montant de 6,037 mille dollars, sous réserve d'un achat minimum garanti. Ces machines seront fabriquées au Canada et sont destinées à répondre à de normes plus exigeantes, la vitesse maximum étant de 26,640 lettres à l'heure et les machines de triage ayant 336 cases.

La soumission de la Plessey ne correspondait ni aux conditions spécifiées pour les machines, ni n'indiquait de prix unitaire. Alors que la société offrait l'équipement des systèmes B, C, et D pour \$5,970,000, les machines de tri n'avaient pas la capacité exigée car elles étaient plus lentes que celles que nous avions demandées. La compagnie a confirmé la vitesse de ses machines par un message telex du 22 décembre 1971. Par conséquent, il aurait fallu ajouter le prix de deux machines de tri au prix mentionné pour pouvoir établir une comparaison. Le directeur du Service de codage et mécanisation a répudié cette manière de faire car il estimait que la société présumait des lettres d'une certaine dimension et que cela pourrait causer des difficultés dans l'avenir.

Tenant compte du coût de machines complémentaires ne faisant pas partie de l'appel d'offres initial, le coût de l'équipement pour les systèmes B, C et D s'élevait à \$6,486,000 pour la soumission Plessey. Ces machines n'auraient pas été construites au Canada et n'ont jamais été construites par Plessey.

Le calcul des prix pour le reste du système était simple en ce qui concerne la soumission ITT. La compagnie ayant indiqué les prix de la façon dont nous l'avions demandé, il suffisait de multiplier le prix de l'unité par le nombre d'unités dont nous avions besoin et d'ajouter l'indice d'augmentation des prix conformément aux prévisions de Statistiques Canada.

La soumission Plessey présentait cependant des difficultés. La compagnie offrait l'équipement selon diverses combinaisons, dont certaines que le Ministère ne souhaitait pas, n'avait aucune intention de commander et n'en avait pas l'usage. Après quelques tergiversations, la compagnie a indiqué les prix unitaires plutôt que le prix global et nous avons pu faire la comparaison entre les deux offres.

La soumission initiale pour l'équipement non spécifié—dans le cas de la Plessey—était: 684 pupitres de codage, \$32,191,000; 65 machines de tri du courrier, \$12,133,000; 20 ordinateurs, \$4,464,000; soit un total de \$48,788,000. Comme je l'ai déjà dit, pour les systèmes B, C et D, nous devions ajouter deux machines de tri des lettres d'une valeur de \$516,000, 72 pupitres de codage de plus pour tous les systèmes dont la valeur s'élevait à \$3,175,000; soit un total de \$52,479,000. En ajustant les prix aux niveaux inférieur et supérieur de 12 empileuses de tri préliminaires—soit moins \$582,000—le chiffre s'établissait à \$51,897,000.

Je disais donc que la compagnie nous a offert diverses combinaisons d'appareillages dont nous n'avions pas

besoin. Certains de ces pupitres étaient par séries de 15, ou de 18, et nous n'en avions pas besoin. Nous avions demandé des séries de 12.

D'après la soumission de la compagnie, ces prix devaient être ajustés au cours des essais de fabrication de ces nouveaux types de machines en Angleterre. Quand le Ministère a indiqué que ceci ne serait pas acceptable, la compagnie a dit qu'elle accepterait le prix anglais comme prix canadien.

Pour assurer un bon fonctionnement, du fait que la machine Plessey est plus lente, il faudrait ajouter 18 machines de tri des lettres, d'un montant de \$4,807,000. Par



**[Text]**

ITC system will be: machinery, \$67,647,000; escalation at 5 per cent per year effective August 31, 1973, \$3,163,000, for a total of \$70,810,000.

Finally, if we had opted for the Plessey system it would have cost the Canada Post Office, because of the greater number of machines and their slower speed, \$39,500,000 more on a 15-year period than with the ITT system in additional labour. So if you add this to the other bid that means we would save in a period of 15 years about \$28 million.

We have asked that copies be made of the documents you asked to be tabled and we will table them as soon as they are ready.

That is the report of the task force. Do you have any questions on the statement I just made of which you have copies?

**The Chairman:** Are there any questions on the Minister's statement?

**Mr. Skoberg:** I have a short one on your second page where you refer to the type of machines.

**Mr. Nielsen:** I do not want to interrupt unnecessarily but I thought I was going to continue when we reassembled with my allotted 15 minutes. But I certainly do not want to interrupt Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** You did a pretty good job of it.

**Mr. Nielsen:** I think I was bound to bring that to the attention of the Chair.

**The Chairman:** I think Mr. Skoberg's remarks are going to be very short.

**Mr. Skoberg:** If you would like to continue in the vein that Mr. Nielsen was on, it is perfectly okay, but I just draw to the attention of the Chair that 15 minutes expired at that time.

**The Chairman:** Yes. The Clerk notified me that I should ask Mr. Nielsen if he would suspend his motion, if we are going to discuss other things. Will you agree to stand the motion?

**Mr. Nielsen:** If we can speak to the meeting before we adjourn.

**The Chairman:** Yes, you can.

**Mr. Skoberg:** What assurances have you for delivery of the equipment from ITT? Also, is there any cost-plus provision in the contract you have signed? I understood this morning that there are no signatures on that contract yet, unless I misunderstood what you were referring to.

**Mr. Côté (Longueuil):** It takes a while before the final contract is signed, because they have to be examined by other departments also. The same applied when we accepted the tender; it had to be verified by other departments and finally approved by Treasury Board. We have some specialists in other departments also who help us to finalize or to write the contract.

**[Interpretation]**

conséquent, le coût total du dispositif Plessey impliquant 756 pupitres, 85 machines à trier les lettres et 20 traducteurs s'établirait ainsi: matériel, \$51,897,000; matériel supplémentaire, \$4,807,000; un rajustement des prix de 5 p. 100 par année commençant le 31 août 1973, \$2,445,000; soit un total de \$59,149,000. En comparaison, l'offre de matériel faite par l'ITT, pour la même tâche, mais impliquant une installation moindre à cause de la supériorité du dispositif de l'ITT, s'établirait ainsi: 756 pupitres à \$42,781,000; 67 machines de tri des lettres à \$18,895,000; et 20 traducteurs à \$5,971,000. Le coût total du système ITT est donc calculé ainsi: matériel, \$67,647,000; il faut prévoir une révision des prix de 5 p. 100 à compter du 31 août 1973, soit \$3,163,000; au total, \$70,810,000.

En fin de compte, si nous avions choisi le système Plessey au lieu de celui de l'ITT, il en aurait coûté aux postes du Canada, vu le grand nombre de machines nécessaires et leur vitesse, \$39,500,000 de plus en main-d'œuvre pour une période de 15 années. En tenant compte de l'autre offre, on obtient une économie d'environ 28 millions de dollars pour une période de 15 ans.

Nous avons demandé que des copies soient faites des documents dont vous avez demandé le dépôt; nous vous les présenterons dès qu'elles seront prêtes.

Voilà le rapport du groupe d'étude. Avez-vous des questions à poser au sujet de la déclaration que je viens de faire et dont vous avez des exemplaires?

**Le président:** Y a-t-il des questions au sujet de la déclaration du ministre?

**M. Skoberg:** Je voudrais poser une brève question se rapportant à la deuxième page où vous mentionnez les genres de machines en cause.

**M. Nielsen:** Je ne voudrais pas vous interrompre inutilement, mais je croyais pouvoir poursuivre, à la reprise, jusqu'à la fin de mon temps de parole de 15 minutes. Je ne voudrais pas interrompre M. Skoberg.

**M. Skoberg:** Vous avez assez bien réussi.

**M. Nielsen:** J'ai pensé devoir attirer l'attention du président à ce sujet.

**Le président:** Je crois que M. Skoberg sera bref.

**M. Skoberg:** Si le comité tient à ce que M. Nielsen poursuive dans la même veine, c'est parfait, mais j'attire l'attention du président sur le fait que son temps de parole expirait sur ces entrefaites.

**Le président:** Le greffier me signale que je devrais demander à M. Nielsen s'il veut bien réserver sa motion pour que nous puissions étudier d'autres questions?

**M. Nielsen:** Pourrai-je m'adresser au comité avant que nous ajournions.

**Le président:** Oui.

**M. Skoberg:** Quelles garanties vous a données l'ITT comme quoi le matériel sera livré? D'autre part, dans le contrat que vous avez signé, y a-t-il une disposition de régie intéressée? J'ai cru comprendre ce matin que le contrat n'avait pas été signé.

**M. Côté (Longueuil):** Il faut un certain temps avant que le contrat définitif soit signé; le ministère doit l'examiner. On a procédé ainsi pour la soumission. D'autres ministères l'ont vérifiée avant l'approbation définitive du Conseil du trésor. Des experts d'autres ministères nous ont aidés à mettre la dernière main à la rédaction des contrats.

[Texte]

• 1550

**Mr. Skoberg:** Has the award been made to ITT?

**Mr. Côté (Longueuil):** There was a letter of intent sent to ITT regarding that contract.

**Mr. Skoberg:** A letter of intent. Then back to the second question again. I see that you have an escalation clause which I am not familiar with. I am not familiar with this type of contract. I am wondering whether there is any cost-plus provision in the proposed award?

**Mr. Côté (Longueuil):** The figures given by ITT were valid up to a certain date. I think if we had delayed the contract any longer—I think we had about seven or ten days left—the prices could have changed. They would not have been valid any longer.

**Mr. Skoberg:** When is your delivery date of the equipment that you have awarded the contract for?

**Mr. Côté (Longueuil):** In Ottawa the first two machines have already been installed. The other ones are being built in Guelph and for this contract they have certain times to meet.

**Mr. Skoberg:** Do you have this in the specifications?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, it is in the specifications.

**Mr. Fultz:** The first Canadian machines off the line are due in July of 1973.

**Mr. Skoberg:** This is the point of course that I am trying to make right now, Mr. Chairman. If there is a delay in the delivery date of those machines is there any cost-plus provision in the contract such as we have seen most recently in the expansion of Toronto International Airport?

**Mr. Fultz:** We have a firm price contract with ITT until August 31, 1973, and after that date the contract will be adjusted in accordance with Statistics Canada Indices as the costs of material and labour rise after that date. However, it is definitely not a cost-plus contract.

**Mr. Skoberg:** Do you have any penalty clause in the contract, if they fail to deliver on time?

**Mr. Fultz:** There is a penalty clause in the first contract and there will be penalty clauses in the second contract.

**Mr. Skoberg:** Is it based on what you consider to be labour loss savings or on a labour savings formula? How would you base that penalty clause?

**Mr. Fultz:** The clause in the first contract is based solely on late delivery. They contracted to deliver on a certain date—incidentally they are now ahead of schedule—and if they do not deliver on time then we have the right to foreclose.

**Mr. Skoberg:** I will just let it go now. I have other questions for later on, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Nielsen.

**Mr. Nielsen:** Is a copy of the specifications for the first Ottawa contract available?

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Est-ce que l'adjudication a été faite à l'ITT?

**M. Côté (Longueuil):** Une lettre d'intention a été envoyée à l'ITT pour ce contrat.

**M. Skoberg:** Une lettre d'intention. Je reviens à la seconde question. Je vois qu'il y a une clause établissant une échelle mobile qui ne m'est pas familière. Je connais peu ce genre de contrat. Je me demande toujours s'il n'y a pas de disposition de régie intéressée.

**M. Côté (Longueuil):** Les chiffres que nous a donnés l'ITT étaient valables jusqu'à une certaine date. Si nous avions retardé davantage, je crois qu'il nous restait sept ou dix jours, les prix auraient été haussés. Ils n'auraient pas été valables plus longtemps.

**M. Skoberg:** Quelle est la date de livraison du matériel aux termes du contrat?

**M. Côté (Longueuil):** Les deux premières machines ont déjà été installée à Ottawa. Les autres sont présentement construites à Guelph; aux termes du contrat, il y a des détails de livraison à respecter.

**M. Skoberg:** En est-il question dans le cahier des charges?

**M. Côté (Longueuil):** Certainement.

**M. Fultz:** Les premières machines canadiennes qui sortiront des lignes d'assemblage seront prêtes en juillet 1973.

**M. Skoberg:** C'est ce que j'essaie de savoir, monsieur le président. S'il y a un délai dans les dates de livraison de ces machines, il y a-t-il une disposition de régie intéressée et dans le contrat comme nous avons vu récemment dans celui que l'on a adjugé pour les travaux à l'aéroport international de Toronto?

**M. Fultz:** Nous avons un contrat à prix fixe avec l'ITT qui vaut jusqu'au 31 août 1973; après cette date, le contrat sera indexé selon les chiffres fournis par Statistique Canada étant donné que le coût du matériel et de la main-d'œuvre doit augmenter après cette date. Toutefois, ce n'est pas un contrat de régie intéressée.

**M. Skoberg:** Il y a-t-il dans ce contrat une clause pénale, si la livraison ne se fait pas à temps?

**M. Fultz:** Il y a une clause pénale dans le premier contrat; des dispositions semblables sont prévues dans le second.

**M. Skoberg:** Cette clause est-elle fondée sur ce que vous appelez des pertes de main-d'œuvre ou des économies de main-d'œuvre? Quelle est le fondement de cette clause pénale?

**M. Fultz:** La clause du premier contrat se fonde seulement sur une livraison tardive. La compagnie s'est engagée par contrat à livrer à une certaine date—en passant, la livraison est en avance. Si elle ne peut effectuer la livraison en temps, nous avons le droit de forclore.

**M. Skoberg:** J'ai terminé pour l'instant, mais j'aurai d'autres questions plus tard, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Nielsen.

**M. Nielsen:** Avez-vous un exemplaire du cahier des charges pour le premier contrat d'Ottawa?



[Text]

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, it will be here. Are they here now?

**Mr. Fultz:** We have the copies of the Ottawa specifications here.

**Mr. Nielsen:** May I have them, please? Is a copy of the specifications for the second contract available? May I have those please?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, there are 30 copies of each.

**Mr. Fultz:** The Ottawa specifications will be found to be labelled "A" in the corner and the remainder of the specifications will be found to be labelled "D" in the corner.

**Mr. Nielsen:** I see on the specifications marked "D" the date September 17, 1971. Is that the date on which the specifications were prepared?

**Mr. Fultz:** Yes, that was the date on which the specifications were finalized.

**Mr. Nielsen:** On what date were the specifications marked "A" finalized? There is no indication on the document.

**Mr. Fultz:** The date is on page 5, November 24, 1970.

• 1555

Is there a copy available of the invitation to tender, that is, on both "A" and "D".

**Mr. Fultz:** They will be here in a few minutes.

**Mr. Nielsen:** Can you list for me the names of the firms that were invited to tender?

**Mr. Fultz:** That is on the list that is coming.

**Mr. Nielsen:** Is there a copy of the contract available in respect of specifications "A"?

**Mr. Fultz:** Yes.

**Mr. Nielsen:** May I have a copy, please?

**Mr. Fultz:** The Ottawa Contract, as we call it, is labelled "C" in the upper right-hand corner.

**Mr. Nielsen:** Then "C" relates to "A", is that correct?

**Mr. Fultz:** Yes.

**Mr. Nielsen:** I assume that "B" will relate to "D". Is there a draft copy available of the intended contract in respect of specifications "D"?

**Mr. Fultz:** No, there is not. It is in no more than draft form and it follows generally the outline of "C".

**Mr. Nielsen:** Thank you. Who drew up specifications "A"?

**Mr. Fultz:** Specifications "A" were drawn up by the engineers working for the Coding and Mechanization Branch in co-operation with me.

**Mr. Nielsen:** Mr. Chairman, may I ask Mr. Fultz whether he is an engineer or has any engineering qualifications?

[Interpretation]

**M. Côté (Longueuil):** Nous en prendrons un. Vous l'avez ici?

**M. Fultz:** Nous avons des exemplaires du cahier des charges pour le contrat d'Ottawa.

**M. Nielsen:** Je puis le voir, s'il vous plaît? Ainsi qu'un exemplaire du cahier des charges pour le second contrat si vous en avez un.

**M. Côté (Longueuil):** Nous avons 30 exemplaires de chacun.

**M. Fultz:** Le cahier des charges pour le contrat d'Ottawa porte la mention «A» dans le coin et l'autre la mention «D».

**M. Nielsen:** Je vois dans le cahier des charges marqué «D» que la date du 17 septembre 1971. Le cahier des charges a été préparé à cette date?

**M. Fultz:** Oui, c'est à cette date que nous avons terminé ce cahier des charges.

**M. Nielsen:** A quelle date a-t-on terminé le cahier des charges marqué «A»? On ne l'indique pas.

**M. Fultz:** La date est indiquée à la page 5, soit le 24 novembre 1970.

Peut-on obtenir un exemplaire des appels d'offres pour «A» et «D»?

**M. Fultz:** Nous les aurons dans quelques instants.

**M. Nielsen:** Pourriez-vous énumérer les entreprises qui ont été invitées à soumissionner?

**M. Fultz:** Les noms figurent sur la liste.

**M. Nielsen:** Peut-on avoir une copie du contrat en ce qui concerne le cahier des charges «A»?

**M. Fultz:** Oui.

**M. Nielsen:** Puis-je en avoir un exemplaire, s'il-vous-plaît?

**M. Fultz:** Le contrat d'Ottawa, comme nous l'appelons, porte la lettre «C» dans le coin supérieur droit.

**M. Nielsen:** Alors «C» se rapporte à «A», n'est-ce pas?

**M. Fultz:** Oui.

**M. Nielsen:** Je suppose alors que «B» se rapporte à «D». Peut-on obtenir une copie du projet de contrat «C» et le cahier des charges?

**M. Fultz:** Non, il n'y en a pas. Nous n'en sommes qu'au brouillon, mais il s'agit en général du même cahier des charges que dans le cas de «C».

**M. Nielsen:** Merci. Qui a rédigé le cahier des charges «A»?

**M. Fultz:** Des ingénieurs au service de la Direction du codage et de la mécanisation en collaboration avec moi.

**M. Nielsen:** Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Fultz s'il est ingénieur ou s'il a fait des études de génie?

[Texte]

**Mr. Côté (Longueuil):** Mr. Fultz is not an engineer. He joined the Post Office in 1940, I think, and he has come up many steps to where he is now.

**Mr. Nielsen:** He has no engineering qualifications.

**Mr. Côté (Longueuil):** No, he is not even a lawyer.

**Mr. Nielsen:** No, well I would presume that the contract would at least have been drawn up by a lawyer.

What is Mr. Fultz' specialty in the Post Office Department?

**Mr. Côté (Longueuil):** Since he was named Director of the Coding and Mechanization Branch, he has spent his full time on that.

**Mr. Nielsen:** When was that branch set up?

**Mr. Côté (Longueuil):** On June 16, 1970. Because none of that equipment was built in this country nor was it available in this country. He had to travel quite a bit around the world.

**Mr. Nielsen:** Would, ordinarily, the responsibility for the mechanization program rest with the engineering services of the department?

**Mr. Côté (Longueuil):** We do not have that system in Canada. Our engineers do not work on that mechanization because we do not have it. The main job for our engineers is to lay a system inside the buildings, placing the machines the way they should be put, including all the operations system and the conveyors. They build a kind of a system of moving the mail inside the building. After that, it is the architects usually who build the outside of the building. Their main purpose is to lay the machinery in the buildings themselves.

**Mr. Nielsen:** Has that always been so?

**Mr. Côté (Longueuil):** I think in the past we had a kind of research program for mechanization. I think back in 1959 we had plans to build our own machines. If I remember well, a contract was given to Canadair or it was moved from the Post Office to Canadair at that time but this was about 11 or 12 years ago.

• 1600

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, if I may, Mr. Fultz was selected for this job because of his project management capability and he was instructed to avail himself of whatever expertise he required in order to get the job done. The branch was set up, first of all to implement and to evaluate the coding report that was handed down to us by a specialist and Mr. Fultz at that time was the director of special projects. Management of the department regarded this very much as a special project—at least in the beginning—and Mr. Fultz was deemed to be the ideal person to head up that particular function because of a proven ability in getting a job done and because the field of special projects was already his responsibility. I think he demonstrated within less than a two-year period of time in getting a project moving to this point in time, that the trust and the faith placed in him at that time has been proven in fact.

**Mr. Nielsen:** I am certainly glad to hear, as I am sure other members are, of the confidence that departmental personnel place in Mr. Fultz. I am sure that if I knew him better I would share fully in that confidence. You spoke of a coding report prepared by specialists. What report is that?

[Interprétation]

**M. Côté (Longueuil):** M. Fultz n'est pas ingénieur. Il est entré au service des postes en 1940, je crois, et il a gravi plusieurs échelons pour en arriver où il est maintenant.

**M. Nielsen:** Il n'a pas fait d'études de génie?

**M. Côté (Longueuil):** Non, il n'est même pas avocat.

**M. Nielsen:** J'aurais supposé que le contrat aurait au moins été rédigé par un avocat.

Quelle est la spécialité de M. Fultz au ministère des Postes?

**M. Côté (Longueuil):** Depuis sa nomination comme directeur du codage et de la mécanisation, il a consacré tout son temps à ce travail.

**M. Nielsen:** Quand cette direction a-t-elle été établie?

**M. Côté (Longueuil):** Le 16 juin 1970. Étant donné qu'aucune partie de ce matériel n'était construit au pays, et qu'il ne pouvait pas être obtenu au pays, il a dû voyager un peu partout dans le monde.

**M. Nielsen:** Est-ce que les services de génie du ministère ne doivent pas normalement s'occuper du programme de mécanisation?

**M. Côté (Longueuil):** Ce n'est pas ce qui se passe au Canada. Nos ingénieurs ne s'occupent pas de cette mécanisation, parce que nous ne l'avons pas. Leur principal travail est d'établir un système à l'intérieur des édifices, disposant les machines comme elles doivent l'être, s'occupant de tout le système des opérations et des courroies de transport du courrier à l'intérieur de l'édifice. Quant à la construction de l'édifice, les architectes en sont responsables.

**M. Nielsen:** Est-ce qu'il en a toujours été ainsi?

**M. Côté (Longueuil):** Je crois que nous avons déjà eu dans le passé un genre de programme de recherche sur la mécanisation. En 1959, je crois, nous avions des plans pour construire nos propres machines. Si je me souviens bien, nous avions signé un contrat avec Canadair, qui travaillait chez nous où sur place, mais il y a de cela onze ou douze ans.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je pense que M. Fultz a été choisi pour ce poste en raison de ses compétences en matière de gestion d'un projet et parce qu'il avait la liberté de recruter le personnel qu'il jugeait nécessaire pour accomplir le travail. On a créé cette direction surtout pour évaluer et traduire dans la réalité le rapport de codage fait par un spécialiste. M. Fultz était alors directeur des projets spéciaux. A l'époque, ce projet était considéré dans le ministère comme un projet spécial et il semblait que M. Fultz était la personne idéale pour le diriger parce qu'il avait prouvé qu'il était capable de s'acquitter des tâches qu'on lui avait confiées auparavant et parce que cette responsabilité n'était pas nouvelle pour lui. Les délais étaient toujours respectés et en moins de deux ans il a pu prouver que la confiance que nous placions en lui était justifiée.

**M. Nielsen:** Je suis heureux d'entendre que le personnel du ministère fasse confiance à M. Fultz. Si je le connaissais mieux, je partagerais certainement ce sentiment. Vous venez de me parler d'un rapport de codage qui était rédigé par un spécialiste. De quel rapport s'agit-il?



[Text]

**Mr. Côté (Longueuil):** The one that was tabled in the House, the green book that you have there.

**Mr. Nielsen:** Yes. It was prepared or tabled in November, 1969?

**Mr. Côté (Longueuil):** In February, 1970.

**Mr. Nielsen:** February, 1970? It was dated November, 1969.

**Mr. Côté (Longueuil):** It was presented to the department on that date, but it was tabled in the House by the Minister in February, 1970.

**Mr. Nielsen:** Was it as a result of that report that the coding and mechanization branch was set up in June, 1970?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, that was one of the recommendations in the report.

**Mr. Nielsen:** Prior to the setting up of the coding and mechanization branch, what existed in its place? What division or branch of the Post Office was responsible for the type of thing that the coding and mechanization branch now does?

**Mr. Côté (Longueuil):** I do not think there was any such branch. That was something created at that time. Mr. Sinclair, do you have anything to say to that?

**Mr. Sinclair:** The matter of a postal code had been under study for some time within the department, but no conclusions were ever reached.

**Mr. Nielsen:** By what branch of the department, please?

**Mr. Sinclair:** By no particular branch of the department. There was in existence in the department a coding committee that had been semi-active for a period of three to four years, but it had reached no particular conclusion. It was as a result of the blueprint for change report, which recommended very strongly that the Post Office should proceed in this field of mechanization, and because postal codes or some kind of codes were a prerequisite for any mechanization that the department decided at that time emphasis had to be placed on an examination of postal coding throughout the world with a recommendation on what should be done on the Canadian scene.

The firm of Samson, Belair, Riddell, Stead was selected. They tendered to undertake that particular study.

**Mr. Nielsen:** I am not familiar with the firm that prepared the study. May I assume that the study would have been prepared, if not by engineers, then with their professional assistance?

**Mr. Sinclair:** The make-up of the group that studied the postal code was, I think, of several different disciplines, some of which were engineers.

**Mr. Nielsen:** You spoke of a coding committee that was in existence.

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Nielsen:** Could you tell me whether there were any engineers on that committee, departmental engineers?

[Interpretation]

**M. Côté (Longueuil):** Il s'agit du rapport que nous avons déposé à la Chambre, c'est le livre vert que vous avez devant vous.

**M. Nielsen:** Oui. Il a été déposé au mois de novembre 1969?

**M. Côté (Longueuil):** Au mois de février 1970.

**M. Nielsen:** Au mois de février 1970? Il porte la date du mois de novembre 1969.

**M. Côté (Longueuil):** Il a été présenté au ministère à cette date mais le ministre l'a déposé à la Chambre au mois de février 1970.

**M. Nielsen:** Est-ce que la création de la direction du codage et de la mécanisation au mois de juin 1970 découle directement de ce rapport?

**M. Côté (Longueuil):** Oui, c'était une des recommandations du rapport.

**M. Nielsen:** Qu'est-ce qu'il y avait avant la création de cette branche? Quelle division ou direction était responsable des travaux qui relèvent maintenant de la direction du codage et de la mécanisation?

**M. Côté (Longueuil):** Il s'agit d'une nouvelle direction. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet, monsieur Sinclair?

**M. Sinclair:** Depuis un certain temps déjà, il y avait des discussions au sujet du code postal au ministère, mais rien n'avait été arrêté.

**M. Nielsen:** Quelle direction du ministère s'occupait de la question?

**M. Sinclair:** Aucune. Il y avait un comité du codage au ministère qui s'en occupait plus ou moins activement pendant trois ou quatre années, sans arriver à des résultats précis. Ce n'est qu'après la publication d'un projet de réforme recommandant fermement la mécanisation des postes canadiennes, ce qui n'est possible sans code postal, que le ministère a décidé d'étudier plus activement les codes des autres pays et d'en recommander un pour le Canada.

On a choisi les entreprises Samson, Bélari, Riddell et Stead. Ils ont fait des offres pour entreprendre cette étude.

**M. Nielsen:** Je ne connais pas cette firme, mais je suppose que l'étude a été faite par des ingénieurs ou au moins en collaboration avec des ingénieurs.

**M. Sinclair:** Je pense que le groupe qui a étudié la question du code postal a été composé de chercheurs de différentes disciplines, dont quelques ingénieurs.

**M. Nielsen:** Vous avez dit qu'il y avait un comité de codage?

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Nielsen:** Est-ce que ce comité comprenait des ingénieurs appartenant au ministère?

[Texte]

**Mr. Sinclair:** I cannot remember offhand the total composition of the committee. It could be looked up and your question then answered.

**Mr. Côté (Longueuil):** You are going back many years now.

**Mr. Nielsen:** I just wanted to get it clear in my mind.

**Mr. Côté (Longueuil):** I am trying to remember all these things. Most of the people at the top there whom I knew are pretty old crows who might in fact be retired.

**Mr. Nielsen:** Mr. Chairman, all I want to do is get clear in my mind how these internal changes came about in the department.

• 1605

**Mr. Côté (Longueuil):** It is just a matter that when we came up with the decision to create a new branch, there was a request for something that had to move very quickly. Mr. Fultz was known and is still known for his capabilities of moving things fast. I do not say that he always gives the right conclusions, but I think that is one of the main reasons why he was put in charge of that branch. That is the same reason why Mr. Sinclair was put in charge of postal operations. He was with the Fisheries Department before. So it is a matter of having people who can adapt themselves quickly to a new position and have things moving fast.

**Mr. Nielsen:** May I put the question ...

**The Chairman:** Mr. Nielsen, you have already been over about 15 minutes. I think to be fair to other members I will put you on the bottom of the list. Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I am ...

**Mr. Côté (Longueuil):** May I just point out that Mr. Fultz was not a lower clerk in the post office. He was the District Director in Toronto.

**Mr. Nielsen:** I want to make it clear again, Mr. Chairman, that some of the questions that I am asking may be misinterpreted as denigrating the personality or the qualifications or whatever of the individuals involved, and I want to make it abundantly clear that that is not my purpose. I had no such intention.

**The Chairman:** We do not think that you have that intention, Mr. Nielsen. Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I will be changing the subject, so to speak, with regard to which Mr. Nielsen has been following, and Mr. Skoberg. But if it is my place I would like ...

**The Chairman:** It is your privilege.

**Mr. Pringle:** Right. I notice in the opening remarks, Mr. Minister ... there was a statement here that you were revoking mailing privileges for the government departments and agencies. This is just to clear up a point and clarify it for myself, that is all. Will this create a savings in cost or is this to establish a better bookkeeping system so as to show a better picture with regard to it, and will there be additional costs by adopting this?

[Interprétation]

**M. Sinclair:** Je ne me souviens pas exactement de la composition de ce comité. Je vais le vérifier.

**M. Côté (Longueuil):** Il y a longtemps de cela.

**M. Nielsen:** J'essaie seulement de connaître les faits exacts.

**M. Côté (Longueuil):** J'essaie de me souvenir de tout cela. La plupart des gens de la direction que j'ai connus sont assez âgés et peut-être à la retraite déjà.

**M. Nielsen:** Monsieur le président, je voudrais seulement comprendre tous les changements qui ont eu lieu dans le ministère.

**M. Côté (Longueuil):** Simplement, lorsque nous avons décidé de créer un nouveau service, on nous a demandé d'être très rapide. M. Fultz était connu et l'est encore pour sa promptitude. Je ne dis pas qu'il en arrive toujours aux bonnes conclusions mais je crois que c'est l'une des raisons principales pour lesquelles il a été chargé de ce service. C'est pour la même raison également que M. Sinclair a été chargé des opérations postales. Il appartenait auparavant au ministère des Pêches. Il s'agit donc d'engager du personnel capable de s'adapter rapidement à un nouveau poste et d'agir avec promptitude.

**M. Nielsen:** Puis-je poser une question ...

**Le président:** Monsieur Nielsen, vous avez déjà parlé plus de 15 minutes. Pour être juste vis-à-vis des autres députés, je vous inscris au bas de la liste. Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je suis ...

**M. Côté (Longueuil):** Puis-je simplement faire remarquer que M. Fultz n'était pas un employé subalterne des postes. Il était directeur de district à Toronto.

**M. Nielsen:** Je veux souligner à nouveau, monsieur le président, que certaines de mes questions risquent d'être interprétées comme dénigrant la personnalité ou les aptitudes des personnes en question et je tiens à déclarer que là n'est pas mon but. Je n'en avais aucune intention.

**Le président:** Nous ne le pensons pas non plus, monsieur Nielsen. Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je vais, pour ainsi dire, changer de sujet, après l'intervention de M. Nielsen et de M. Skoberg, mais puisque mon tour est venu, je voudrais ...

**Le président:** Vous en avez le privilège.

**M. Pringle:** Très bien. Je constate, monsieur le ministre, que dans votre introduction, vous déclarez vouloir révoquer les privilèges postaux des ministères et organismes gouvernementaux. Je désire simplement clarifier ce point pour moi-même. Cette mesure entraînera-t-elle une certaine épargne ou doit-elle donner lieu à une meilleure comptabilité, de façon à donner une meilleure image; l'adoption de cette mesure entraînera-t-elle des frais supplémentaires?



[Text]

**Mr. Côté (Longueuil):** No, I think that when we amended the law—the last time we amended the law, last summer, every department was giving us a certain amount or what was supposed to be the cost of the post office. But we knew pretty well that this was very far from the reality. That is why we have decided to bring in changes so that they pay the full cost, and so that we can, in our bookkeeping, establish a real deficit or the real cost of the operation.

**Mr. Pringle:** That is, if they are required to purchase postage to establish . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** They have meters.

**Mr. Pringle:** . . . the transfer of mail, then it is possible for you to keep this exact. I understand.

Now, with regard to the estimates—and I can well understand your explanation. This morning with regard to Christmas time—I got a Christmas card three days ago from Nice in France. I understand also from the various problems on the west coast what your trouble was with regard to getting mail in different parts of the world.

We have noticed that there has been, I believe, a general reduction in the old service where neither sleet nor hail nor snow stopped the mail from getting through. I am wondering if you feel that you are getting the productivity per man in the last few years that you were getting during this period that I am talking about when there seemed to be much more concentration on getting that mail through than there is today, and if productivity per man has anything to do with this.

**Mr. Côté (Longueuil):** Well, of course, productivity per man means a lot especially when we account for the volume that we are getting through and the personnel that we have now. But do not forget that in 1965, if you remember, there was a postal strike. Do not forget that in 1965, if you will remember, there was a postal strike which was illegal because people in the civil service have no right to strike, but they still had a strike. Then that was followed by the Montpetit report, which was an inquiry made into working conditions. Following that report, which had over 200 recommendations, we had to readjust many things because I think at that time and before that a lot of things were done in the post office that were done behind the backs of the people who were working there. They were being pushed around pretty much and they were working with the kind of facilities which no human being, other than postal employees, would have worked, and I am very glad that that has now changed. After that we may have gone a bit too far in saying that they deserve this and deserve that. In a matter of years we will try to readjust these things, but I think in the past it might have been that we were asking too much from our postal employees and the time has now come when we should establish certain rules.

• 1610

**Mr. Pringle:** Very good. At this time I would like to refer to your statement about third-class mail. It seemed to me that it was not completely clarified when you were questioned by Mr. Allmand and I want to ask you this question. Would it be fair to say that this type of mail must compete with other types of promotional material and other media so that the postage cost for this type of mail must be influenced to a degree by the fact that if it was too high it would be noncompetitive with other types of promotion, such as radio, television, newspapers, and so on.

[Interpretation]

**M. Côté (Longueuil):** Non, je crois que la dernière fois que nous avons modifié la loi, l'été dernier, chaque ministère nous a communiqué le montant supposé de ses frais postaux. Nous savions cependant fort bien que ce chiffre était loin de la réalité. Nous avons donc décidé d'introduire certains changements, afin que les ministères paient la totalité des frais et que nous puissions indiquer dans notre comptabilité, le véritable déficit ou le véritable coût de l'opération.

**M. Pringle:** C'est-à-dire que si les ministères doivent payer les frais postaux pour assurer . . .

**M. Côté (Longueuil):** Ils ont des compteurs.

**M. Pringle:** . . . le transfert du courrier, vous pouvez alors tenir des comptes exacts. Je comprends.

Pour ce qui est maintenant des prévisions, je comprends très bien l'explication que vous avez donnée ce matin sur la période de Noël mais j'ai reçu, il y a trois jours, une carte de Noël, de Nice en France. Considérant les différents problèmes qui se sont posés sur la côte ouest, je comprends que vous ayez eu des difficultés à faire parvenir le courrier dans les différentes parties du monde.

Je crois avoir remarqué un certain ralentissement d'un ancien service qui assurait le transport du courrier, qu'il pleuve, qu'il grêle ou qu'il neige. Je voudrais savoir si, à votre avis, la productivité individuelle de ces quelques dernières années est égale à celle de la période en question, où, il me semble, que le courrier était acheminé avec beaucoup plus d'exactitude qu'aujourd'hui, et si la productivité individuelle intervient dans ce domaine.

**M. Côté (Longueuil):** La productivité individuelle joue évidemment un très grand rôle, en particulier lorsque l'on considère le volume du courrier et le personnel que nous avons. Il ne faut pas oublier cependant, qu'en 1965, si vous vous en souvenez, une grève des postes a eu lieu. N'oubliez pas qu'en 1965, il y a eu une grève postale illégale puisqu'il s'agissait de fonctionnaires. Il y a eu ensuite le rapport Montpetit, une enquête sur les conditions de travail. A la suite de ce rapport et de ses 200 recommandations, de nombreuses modifications s'imposaient, car à ce moment là et avant beaucoup de choses se passaient au Ministère derrière le dos des employés. On les bousculait pas mal et ils travaillaient dans des conditions où d'autres personnes humaines que les employés de la poste n'auraient pu travailler. Je suis très heureux que les choses aient changé. Nous sommes peut être allés trop loin et au cours des années, nous tenterons de faire les ajustements nécessaires, mais il se peut que dans le passé nous ayons trop demandé à nos employés postaux et le temps est venu d'établir certains règlements.

**M. Pringle:** Très bien; je voudrais me rapporter à votre déclaration concernant le courrier de la troisième classe. A mon avis, votre réponse à M. Allmand n'était pas très claire et c'est ce qui motive mon intervention. Serait-il juste de dire que puisque ce courrier doit concurrencer d'autres genres de matériel publicitaire et les médias, le tarif d'affranchissement ne doit pas en être trop élevé?

## [Texte]

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes. Of course, this has a direct bearing on what we can charge to deliver that mail, and I think that if we overcharge on the third-class mail we will lose it.

**Mr. Pringle:** This is the point that I wanted to make.

**Mr. Côté (Longueuil):** We have lost a lot of householder mailings because our restrictions were too strict and our costs were getting too high. We have lost them and we will never get them back. There was a big argument last year about the number of days in which this mail was to be delivered, and all that, and we finally tried to make a study in the department on how much time should be allowed to do that and the consultants found out that we did not have any, there was no place where they could find any, so we lost most of that business. It is now being delivered by other organizations like ...

**Mr. Pringle:** In other words, third-class mail, being very carefully priced actually in effect decreases your unit cost on all mail and therefore you feel that it would not be proper for you to attempt to get the entire cost of delivering or distributing third-class mail from the third-class mail. Would that be a fair statement?

**Mr. Côté (Longueuil):** We try to establish the proper cost for each class of mail, and this is not an easy thing. In the third-class mail we have to count, as in the first-class mail, part of the administration, part of the transportation, part of handling it and part of the letter carrier system, and all that. Because they are in smaller numbers it only accounts for part of the cost but we would not have that extra \$74 million that we get out of the third class and that means that it could still cost us about the same amount to deliver the rest of the mail and it would be a lot more money to tax on the first class or the second class to get the money that we are getting now.

**Mr. Pringle:** Since the price of first-class mail has been increased have you noticed a resistance on the part of the general public to using the mails? Naturally no one likes increased costs but has there been any really serious resistance to using the mails or has this had a serious effect upon the use of the mails by the general public?

**Mr. Côté (Longueuil):** I think that our volume in first class mail has gone up.

• 1615

When we increased the rate for the first class in July of 1971, we also increased by the same amount the third class. Therefore, there was only one cent difference between the first and the third class. So we thought that if we increased at the same time the third class another cent, we were getting too close to first class again. There has only been one cent.

Do not forget that third class does not get the same priority as the first class. When we have time off—when people do not have full time on first class, then they pass to third and second class.

**Mr. Pringle:** Yes. Thank you very much. We say here that of its total revenues the Post Office is able to apply approximately \$89 million against expenses, with the balance of cash receipts amounting to approximately \$481 million being credited to the Consolidated Revenue Fund where it is not available directly to the department to meet its budgetary expense requirements.

## [Interprétation]

**M. Côté (Longueuil):** Oui. Il est évident que cela a un effet direct sur les frais de port et que si nous demandons trop pour le courrier de la troisième classe nous le perdrons complètement.

**M. Pringle:** C'est tout ce que je voulais savoir.

**M. Côté (Longueuil):** Nous avons perdu beaucoup de courrier au chef de famille parce que nos restrictions étaient trop sévères et nos coûts trop élevés. Nous avons perdu ce courrier et nous ne pouvons pas le recouvrer. On a beaucoup parlé l'an dernier du nombre de jours qu'il fallait pour livrer ce courrier et nous avons fait faire une étude du délai de livraison. Le ministère s'est rendu compte qu'il n'y avait aucun délai fixé et nous avons perdu ce courrier qui est maintenant livré par des organisations telles que ...

**M. Pringle:** En d'autres mots, le courrier de troisième classe livré à un prix qui a fait l'objet d'études attentives diminue en fait votre coût par unité pour tout le courrier et par conséquent, vous croyez qu'il ne serait pas juste pour vous d'essayer de recouvrer le coût entier de la livraison du courrier de troisième classe. Ai-je raison?

**M. Côté (Longueuil):** Nous tentons d'établir le coût adéquat pour chaque classe de courrier et ce n'est pas une chose facile. Dans le courrier de troisième classe, il nous faut compter comme pour le courrier de première classe, une partie des frais d'administration, de transport, de manutention et de livraison. Parce qu'il y en a moins, ces frais ne constituent qu'une partie du coût. Si nous n'avions pas ces 74 millions additionnels que nous retirons du courrier de troisième classe, le port du courrier de la première et de la deuxième classe seraient majorés.

**M. Pringle:** A la suite de l'augmentation du port du courrier de la troisième classe avez-vous remarqué une certaine résistance de la part du public à avoir recours à vos services? Naturellement, personne n'aime que les prix augmentent.

**M. Côté (Longueuil):** Je crois que notre volume de courrier de première classe a augmenté.

Lorsque nous avons augmenté le tarif du courrier de la première classe en juillet 1971, nous avons également augmenté du même montant le courrier de la troisième classe. Par conséquent, il n'y avait qu'un cent de différence entre le courrier de la première et de la troisième classe. Nous avons donc pensé que si nous augmentions en même temps le courrier de troisième classe d'un autre cent, l'écart avec le courrier de la première classe serait trop peu important, la différence n'étant plus que d'un cent.

N'oubliez pas que le courrier de la troisième classe n'a pas la même priorité que celui de la première. Lorsque nous avons des moments de répit avec le courrier de la première classe, on passe au courrier de deuxième et de troisième classe.

**M. Pringle:** Très bien. Nous disons ici que de ses recettes totales, le ministère des Postes doit déduire environ 89 millions de dollars pour les dépenses et que le solde des recettes en espèces qui se chiffre à environ 481 millions de dollars est crédité au fonds du revenu consolidé dont le ministère ne peut directement se servir pour faire face à ses exigences budgétaires.



[Text]

I am a neophyte here and I do not quite understand that proposition, but it seems to me that you are being taken by somebody, and I just wondered if you could give me a rough explanation so that I could be satisfied.

**Mr. Côté:** I think this is the normal operation. I think that before we had less than \$89 million to look after our own affairs. The money that comes to the Post Office is turned back to the Receiver General and the Receiver General pays our employees and all our expenses except the ones that I quoted there. This is the normal operation.

**Mr. Pringle:** In other words, this is the expenditure that you administer.

**Mr. Côté:** Yes.

**Mr. Pringle:** The rest is administered from another point. Well, that clears that up.

On your estimates you have estimated so much for your costs in the future. Does this include what you propose in your new contract with the union?

**Mr. Côté:** We forecast in our estimates a certain percentage in case there might be an increase in salaries.

**Mr. Pringle:** I realize that this is a bit of a touchy subject, shall we say a very tender subject, but . . .

**Mr. Côté:** When we think that we are going to have a request for increases in salaries, we . . .

**Mr. Pringle:** Is there a possibility that you may be able to have completed your contract before the expiry date, so as to avoid a disruption in service this time?

**Mr. Côté:** It is difficult to give any information regarding the negotiations because they are proceeding right now. We are trying to negotiate as quickly as possible. We are having three meetings. We have started negotiations sooner than usual this year. We are trying to come to a happy conclusion before the expiry of the contract, and we hope that we can reach a settlement before the expiry date. However, that does not mean that if it goes beyond there will automatically be a strike. The only thing that it will do is permit the union to have a legal strike.

I really do not think they are anxious to have a strike any more than we are because they know very well that if we lose business it hurts them maybe more than it hurts us.

**The Chairman:** Mr. Pringle, your time is up.

**Mr. Pringle:** Oh, is my time up? Then I will let my last question go.

**The Chairman:** Mr. Danforth.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I am rather interested in the statement that the Minister gave us this afternoon. For my information, can I please have an explanation of what is meant in the statement about unit pricing as compared to global pricing because this varies from place to place on the manner in which it is used.

**Mr. Côté:** Yes, I can give you that information. We needed to have a certain program for a certain number of post offices in 14 cities to be mechanized. There were three post offices where we asked for a total price of the machinery that was needed. Then, from there we said we will buy a minimum of so many machines . . .

• 1620

I stated the number of machines—to arrive at a price. But we want to have a unit price so that we can decide how many we need and where we would put them. We also

[Interpretation]

Je suis un néophyte et je ne comprends pas très bien la situation. A mon avis, quelqu'un essaie de vous avoir; pourriez-vous m'expliquer la chose brièvement.

**M. Côté:** Je pense que c'est une opération normale. Auparavant, nous avions, je crois, moins de 89 millions de dollars pour nos propres affaires. L'argent qui arrive au bureau de poste est remis au Receveur Général qui paie les employés et toutes nos dépenses sauf celles que j'ai mentionnées ici. C'est une opération courante.

**M. Pringle:** En d'autres mots, vous administrez les dépenses.

**M. Côté:** Oui.

**M. Pringle:** Le reste est administré ailleurs. Eh bien, je comprends mieux.

Dans votre budget, vous avez prévu une somme pour les dépenses futures. Les propositions de votre contrat sont-elles comprises?

**M. Côté:** Nous prévoyons dans notre budget un certain pourcentage au cas où il y aurait des augmentations de salaire.

**M. Pringle:** Je sais que c'est un sujet délicat, même très délicat, mais . . .

**M. Côté:** Lorsque nous croyons qu'il y aura une demande d'augmentation de salaire, nous . . .

**M. Pringle:** Arriveriez-vous à un contrat satisfaisant avant la date d'expiration de l'ancien afin d'éviter cette fois une interruption de service?

**M. Côté:** Il m'est difficile de vous renseigner concernant les négociations toujours en cours. Nous tentons de négocier aussi rapidement que possible. Nous avons trois réunions, et nous avons commencé les négociations plus tôt que d'habitude cette année. Nous tentons d'en arriver à une solution heureuse avant l'expiration du contrat et j'espère qu'on règlera cette affaire avant la date d'expiration. Toutefois, cela ne signifie pas que si nous la dépassons il y aura automatiquement grève. La seule chose qui peut arriver c'est que le syndicat pourra faire une grève légale.

Je ne crois pas qu'il veuille faire une grève légale, pas plus que nous, car si nous perdons de l'argent, il s'en ressent plus que nous.

**Le président:** Monsieur Pringle, votre temps est écoulé.

**M. Pringle:** Oh, vraiment? Eh bien je ne poserai pas ma dernière question.

**Le président:** Monsieur Danforth vous avez la parole.

**M. Danforth:** Monsieur le président, je suis assez intéressé à la déclaration que le ministre a faite cet après-midi. Pour ma propre gouverne, pourrais-je avoir une explication de ce que signifie le prix unitaire comparé au prix global étant donné que cela varie d'un endroit à un autre.

**M. Côté:** Certainement, je peux vous donner ces renseignements. Nous avons besoin d'un certain programme pour divers bureaux de poste dans 14 villes où le système de mécanisation sera instauré. Dans trois bureaux de poste nous avons demandé un prix total pour le matériel nécessaire et nous nous sommes engagés à acheter au moins un certain nombre de ces machines . . .

J'ai déclaré le nombre de machines dont nous aurions besoin afin d'obtenir un prix global, mais nous voulons aussi un prix par unité afin de décider combien de machi-

[Texte]

want enough flexibility in our contract so that even if the contract is for a maximum of \$70 million it very well could be very much less than \$70 million. There are changes that could come, and we think they are coming soon, that might replace the coding desks, the optical scanner and the optical reader. So at a certain time we may want to switch from the coding desk to another unit and what we really wanted was a unit price so that we can decide ourselves how many we need. We gave them a certain minimum but said we wanted machinery that would code a certain way and at a certain speed, comparable to the one we have in Ottawa—because if you have a coding system that makes bars on the front of the envelope you cannot buy machines for the rest of the country that will have bars on the back of them. So all we were doing, keeping in mind these specifications, was asking for a unit price.

**Mr. Danforth:** You said it might not be \$70 million, that it could be less. I notice the contract is almost in that neighbourhood of \$70 million. Can the Minister give us the estimated cost of the coding and mechanism program when completed?

**Mr. Côté:** The figure that we had projected was \$81 or \$83 million. I think the first one was \$83 million but the final figure came out at \$81.3 million. It is in the estimates.

**Mr. Danforth:** I am interested in the fact that you specify 23,000 letters an hour, which is the basis of the statement before us. There is a comparison between the two tenders. Is it conceivable that when these machines are installed they will be working at the rate of 23,000 letters an hour?

**Mr. Côté:** What we are looking for is a 21,000 through-put. That takes into consideration rejection of letters, errors and so on. So to have a through-put, taking into account errors and so on, we need a machine with an output of 23,000. And this is important, because the faster these machines will go, the better service we will have. If we have a faster machine, we will need fewer of them, but if it is a slower one we will need more of them to do the work, more operators, more space in the post office and so on. It is all relative.

**Mr. Danforth:** I am interested in this because I do have some knowledge of factory implementation and assembly production. Based on 23,000 letters an hour, is it conceivable that these machines will be operating eight hours a day at this speed?

**Mr. Côté:** They could operate more than eight hours a day.

**Mr. Danforth:** But is this the concept? Are you talking about the total capacity of the machines in time and comparing this to a through-put of 21,000 letters? Is this what we are led to believe?

**Mr. Côté:** Yes. We are trying to have the machines work maybe more than eight hours a day in some post offices, but that also depends on the number of coding desks there—because the machine will only accommodate so many coding desks and operators who will code. Perhaps I am getting too technical. Mr. Fultz will explain.

[Interprétation]

nes nous avons besoin et où les placer. Nous voulons également qu'il y ait assez de souplesse dans notre contrat pour que même si le contrat se chiffre à 70 millions de dollars au maximum, il peut également être de beaucoup inférieur. Il y aura des changements très bientôt, nous croyons, qui remplaceront les pupitres de codage, les détecteurs et les lecteurs. Ainsi, à un certain moment, nous aurons peut-être besoin d'un autre appareil plutôt que d'un pupitre de codage. Nous voulions vraiment connaître le prix par unité afin de décider par nous-mêmes de nos besoins. Nous nous sommes engagés à acheter un minimum de machines mais nous avons dit qu'il nous fallait des machines qui pouvaient coder d'une certaine façon à une certaine vitesse, comparables à celle que nous avons à Ottawa, car si nous avons à Ottawa un système de codage qui code en traits sur la face de l'enveloppe, on ne peut acheter des machines pour le reste du pays qui coderont à l'envers de l'enveloppe. Tout ce que nous avons fait, nous souvenant du cahier des charges, a été de demander un prix par unité.

**M. Danforth:** Vous avez dit que le contrat serait peut-être inférieur à 70 millions de dollars. Je remarque que le contrat se situe dans les environs de 70 millions de dollars. Le ministre peut-il nous donner le coût estimatif du programme de codage et de mécanisation une fois que ce sera terminé?

**M. Côté:** Le montant sera probablement de l'ordre de 81 ou 83 millions de dollars. Je crois que le premier chiffre était de 83 millions de dollars, mais le chiffre final était 81.3 millions de dollars, vous les trouverez dans le budget.

**M. Danforth:** Vous parlez de 23,000 lettres par heure dans votre déclaration. Il y a une comparaison entre les deux soumissions. Une fois ces machines installées pourront-elles vraiment travailler au rythme de 23,000 lettres par heure?

**M. Côté:** Nous nous attendons à 21,000, tenant compte du rejet de lettres, d'erreurs et le reste. Pour obtenir un rendement qui tient compte des erreurs, etc., nous avons donc besoin d'une machine qui peut traiter 23,000 lettres à l'heure. C'est important, car plus les machines sont rapides, meilleur sera le service. Si nous avons une machine très rapide, nous avons besoin de moins de machines. Si nous en avons une plus lente, il nous faut plus de machines pour faire le travail, plus d'opérateurs, plus d'espace dans notre bureau de poste, etc. Tout cela est relatif.

**M. Danforth:** Cela m'intéresse beaucoup, étant donné que j'ai certaines connaissances du travail d'usine et de la production en série. Si elles traitent 23,000 lettres par heure, ces machines pourront-elles fonctionner 8 heures par jour à cette vitesse?

**M. Côté:** Elles peuvent fonctionner plus de 8 heures par jour.

**M. Danforth:** Parlez-vous d'un traitement de 21,000 lettres en moyenne?

**M. Côté:** Oui. Nous essaierons de faire fonctionner ces machines peut-être plus de 8 heures par jour dans certains bureaux de poste, mais ça dépendra également des pupitres de codage dans ces bureaux, car la machine ne peut travailler qu'avec tant de pupitres de codage et tant d'opérateurs qui feront le codage. Mais je deviens peut-être trop technique. M. Fultz vous expliquera.



[Text]

**Mr. Fultz:** The answer to the question of course is that we are going to use the machines somewhat over 13 hours a day and perhaps as much as 18 or 19 hours, and at Christmas time we are planning to boom them to about 22 hours a day.

• 1625

**Mr. Danforth:** I can appreciate that. Then let me ask this question. What was the difference in normal throughput of the ITT machines as compared to the Plessey machine. What is the difference in the actual throughput?

**Mr. Fultz:** The difference is something in the order of 30 per cent. The ITT machine has a top rate of speed of 26,640 an hour of any size letter up to 10 inches long. The Plessey machine will only handle a 10-inch letter at a maximum rate of 17,898 an hour and we degraded that speed by 20.83 per cent.

**Mr. Danforth:** Why?

**Mr. Fultz:** To make allowances for throughput because there is no question at all that the machine will run at 26,000 an hour but there are breaks in the feed and the operators do not feed the letters at that speed, one gets minor jams in the machine and so forth. So it was prudent to degrade the speed. We discussed this with both companies.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I do not wish to interrupt the witness but I am a bit confused. You used the figure that the machine will work at 26,000, I thought your original statement was 18,000.

**Mr. Fultz:** No, no, I am sorry. The Minister has said that the ITT machines will have a throughput of 21,000 an hour ...

**Mr. Danforth:** That is right.

**Mr. Fultz:** ... 21,640 is the difference between maximum speed and throughput speed.

**Mr. Danforth:** I see.

**Mr. Fultz:** Throughput speed is what we have to buy for. The maximum speed, according to Plessey's own figures of their machine at a 10-inch letter is 17,898 per hour and that has to be degraded or downgraded by 20.83 per cent.

**Mr. Danforth:** Why?

**Mr. Fultz:** To make it equivalent to 21,000 in ITT throughput speed.

**Mr. Danforth:** I can appreciate this, Mr. Chairman, but we are dealing with two different machines, two different capacities and because you downgrade one 30 or 32 per cent, it does not necessarily follow that the other which is not the same type of operation should be downgraded at the same degree. This is what I find interesting.

**Mr. Fultz:** No, it is exactly the same machine and the degrading is not done because of the machine, but because of the inputting through the machine and because of jams caused by the nature of the mail itself. It is exactly the same situation. If you want to compare the two machines at maximum speeds, you can compare 26,000 to 17,000 and you come up with the same answers.

[Interpretation]

**M. Fultz:** La réponse à cette question évidemment c'est que nous tenterons d'utiliser les machines pendant plus de 13 heures par jour et peut-être même jusqu'à 18 ou 19 heures. Dans le temps des Fêtes, nous croyons pouvoir les utiliser jusqu'à 22 heures par jour.

**M. Danforth:** Je m'en rends compte. J'aimerais poser la question suivante: quelle est la différence de rendement entre les machines ITT et la machine Plessey. Quelle en est la différence de débit?

**M. Fultz:** Elle est de l'ordre de 30 p. 100. La machine traite en une heure un maximum de 26,640 lettres de toute grandeur jusqu'à 10 pouces de long. La machine Plessey ne peut traiter que 17,898 lettres de 10 pouces de longueur en une heure et nous avons réduit ce débit de 20.83 p. 100.

**M. Danforth:** Pourquoi?

**M. Fultz:** Pour tenir compte du débit car il n'y a pas de doute que la machine traitera 26,000 lettres à l'heure. Il se produit des temps morts dans l'alimentation de la machine, les opérateurs ne lui fournissent pas des lettres à cette vitesse et il se produit des petites pannes, etc. Il est donc prudent d'agir ainsi. Nous en avons parlé aux deux compagnies.

**M. Danforth:** Monsieur le président, je n'aimerais pas interrompre le témoin mais les choses sont un peu confuses dans mon esprit et vous avez parlé d'une machine qui traite 26,000 lettres. Je croyais qu'à l'origine vous aviez dit qu'il s'agissait de 18,000 lettres à l'heure.

**M. Fultz:** Non, non, excusez-moi. Le ministre a déclaré que les machines ITT auront un débit de 21,000 lettres à l'heure ...

**M. Danforth:** C'est exact.

**M. Fultz:** ... 21,060 lettres à l'heure et la différence qui existe entre 21,060 et 26,640 représente la différence entre la vitesse maximum et la vitesse de débit.

**M. Danforth:** Je vois.

**M. Fultz:** La vitesse de débit est celle que nous devons considérer. La vitesse maximum d'après les chiffres donnés par Plessey au sujet de leur machine pour des lettres de 8 pouces est de 17,898 lettres par heure et il faut l'abaisser de 20.83 p. 100.

**M. Danforth:** Pourquoi?

**M. Fultz:** Pour pouvoir la comparer aux 21,000 lettres à l'heure qui constituent la vitesse de débit des machines ITT.

**M. Danforth:** Je comprends, monsieur le président, mais il s'agit ici de deux sortes de machines différentes, il y a deux capacités et par conséquent si vous diminuez de 30 ou de 32 p. 100 le rendement des unes pour tenir compte de ces différents incidents, ceci ne veut pas dire nécessairement qu'il faille faire une réduction de même pour l'autre genre de machine qui ne fonctionne pas de la même façon. Je trouve cela intéressant.

**M. Fultz:** Non, il s'agit exactement de la même machine et cette diminution n'est pas due au genre de machine mais simplement au débit et aux pannes causées par la nature même du courrier. La situation est la même. Si vous voulez comparer les deux machines à leur vitesse maximum, vous pouvez comparer 26,000 à 17,000 et vous en arrivez aux mêmes conclusions.

**[Texte]**

**Mr. Danforth:** I would like to follow that on further at a later date but I will go on, Mr. Chairman.

The statement says the ITT machine met the specifications in every way. This is interesting. I most tenders, when we are dealing with complicated machinery to this degree, I would find that a strange statement. But may I ask in a direct question because we have the indication of the difference in speed, how else did the Plessey machine not meet the specifications?

**Mr. Côté (Longueuil):** Let me answer that, Mr. Chairman. First, it is not extraordinary that some tenders meet the specifications because usually if a tender does not meet specifications it is disqualified and this is what we could have done with Plessey. We could have disqualified it.

All that we asked for was the machinery for three post offices and the two companies bid on that. We then asked for unit prices for the rest of the contract. We did not ask a company to tender or to give us a submission on the whole wystem, saying, "We are going to give you such equipment, so many machines with suites of 18 desks "when we asked for suites of 12 desks and so forth. All we asked for was the unit price of these machines. It was up to us to decide how many we needed after that. But we gave them a minimum to help them make up that price. We said, "We are going to give you a minimum of so many machines."

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I do not think the Minister understands the purport of my question. The statement is here that ITT "met the specification for bidding and equipment in every way". I am prepared to accept that. I am asking in how many ways Plessey differs from those specifications. You have given me one, the difference in the unit. Another one was in the difference in the speed. I am asking are there any other variables that can be brought to light.

• 1630

**Mr. Côté:** First, one thing that we had to look into was the fact that this machine that they proposed to us had never been assembled. It would have been the first time that the kind of machine that Plessey bid on would have been built. They had never built one like that before which was one of the reasons also why we were a bit suspicious, but there were other specifications they could not meet, such as not being able to build in Canada.

**Mr. Fultz:** The Plessey organization has never ever built a letter-sorting machine of over 144 separations. They have never built the coding desk that they offered us; they have never built the pre-sort channels that they offered us and they have never tested in a working environment the translator that they offered us, so we were in a position of turning down a bid that offered nothing that we had asked for. Never at any point in time could we have gone and placed our hands on a piece of equipment made by Plessey that met the specifications they offered, not what we asked for, whereas we can go to 15 post offices in the world and see anything up to five different marks of the ITT equipment working every day. Some of it has been working every day for the last 20 years.

**Mr. Danforth:** I am a bit confused, Mr. Chairman. Am I led to believe the Plessey company, in making this bid, are bidding on units that they propose to obtain the patents

**[Interprétation]**

**M. Danforth:** J'aimerais parler de cette question à une date ultérieure mais je vais continuer, monsieur le président.

La déclaration indique que les machines ITT sont conformes aux normes à tous points de vue. Je trouve curieux que l'on fasse une telle déclaration dans le cas de machines compliquées de ce genre. Puisqu'on nous a donné la différence de vitesse, en quoi la machine Plessey n'est-elle pas conforme aux normes?

**M. Côté (Longueuil):** Permettez-moi de répondre à cette question, monsieur le président; tout d'abord, il n'y a rien d'extraordinaire à ce que certaines soumissions soient conformes aux normes car, d'habitude, lorsqu'une soumission n'est pas conforme on la rejette et c'est ce que nous aurions pu faire dans le cas de la machine Plessey.

Tout ce que nous avons demandé c'était des machines pour trois bureaux de poste et les compagnies ont fait des soumissions à ce sujet. Nous avons demandé ensuite des prix unitaires pour le reste du contrat. Nous n'avons pas demandé à une compagnie de faire une soumission en ce qui concerne l'ensemble du système de nous garantir par exemple la livraison de tel matériel, de tant de machines avec des lots de 18 bureaux lorsque nous aurions besoin de 12 bureaux, etc. Tout ce que nous avons demandé c'est le prix unitaire de ces machines; c'était à nous de décider combien nous en voudrions par la suite. Nous avons indiqué une quantité minimum pour les aider à établir ces prix et nous avons dit: «Nous allons vous commander un minimum de tant de machines».

**M. Danforth:** Monsieur le président, je ne pense pas que M. le ministre comprenne très bien ce que je veux dire. La déclaration indique que l'ITT «s'est entièrement confor-mée aux normes indiquées en ce qui concerne la soumission et le matériel». Je comprends bien. Ce que je demande maintenant c'est en quoi la machine Plessey ne répondait pas aux normes. Vous m'avez donné une raison, la différence de prix; l'autre raison c'est la différence de vitesse. Je vous demande s'il y a d'autres facteurs.

**M. Côté:** Tout d'abord, nous devons considérer le fait que cette machine qu'ils nous proposaient n'avait jamais été fabriquée. C'était la première fois que ce genre de machine allait être fabriqué. C'est pourquoi nous étions sur nos gardes, mais d'autres normes ne semblaient pas avoir été respectées non plus par exemple, cette machine ne pouvait être construire au Canada.

**M. Fultz:** La société Plessey n'a jamais fabriqué une machine de tri de lettres avec plus de 144 séparations, n'avait jamais construit de tables de codage ni de voies de pré-tri comme celles qu'elle nous offrait, et elle n'avait jamais mis à l'épreuve dans des conditions de travail les traducteurs qu'elle nous offrait. Par conséquent, nous pouvions rejeter cette soumission. Nous n'avons jamais réussi à mettre la main sur une machine construite par Plessey qui réponde aux normes. Cette société ne nous offrait pas ce que nous demandions et par contre nous pouvions voir différentes sortes de machines ITT à l'œuvre tous les jours dans 15 bureaux de postes dans le monde. Certaines de ces machines fonctionnent chaque jour depuis vingt ans.

**M. Danforth:** Tout ceci n'est pas très clair pour moi, monsieur le président, est-il vrai que la société Plessey, quand elle a présenté sa soumission, l'a fait pour des



[Text]

for and to start to build to meet a specific order? Is this what I am led to believe?

**Mr. Fultz:** That is the fact. They may have the patents on parts of them. No, they do not, because their basic patents are owned by the British Post Office. In the bid, the British Post Office was to get royalties, but the Plessey organization had never built the machines they offered us, never ever, and they are not built yet. The Plessey organization does not have a machine working at 18,000 an hour. All they could show me the last time was a test machine, not in Plessey, but in another company that was sorting at about 25,000 an hour, very short letters, shorter than we get in Canada to 10 boxes, to 10 separations.

**Mr. Danforth:** Then, Mr. Chairman, if I understand this, there is a prototype.

**Mr. Fultz:** There is not a prototype. It has never been built before.

**Mr. Danforth:** I am sorry, I may be a little dense this afternoon, but I understood you to say that you saw a prototype of this machine.

**Mr. Fultz:** I am sorry. I thought I spoke plainer than that. What I saw in England was a machine in laboratory conditions actually part of a 144-separation machine that had been specially modified so that letters could be sorted in one case to 10 boxes and in another case to 2, rather than to 288 that we required.

I repeat, again, that Plessey has not yet ever built a machine of more than 144 separations.

**Mr. Danforth:** However, they are into the business. May I ask, Mr. Chairman, to get this a little more clear, how old is the Plessey company? How long have they been building post office equipment?

**Mr. Fultz:** I do not know. The Plessey company has had several contracts with the British Post Office to build equipment designed by the British Post Office and for which patents are held by the British Post Office. The British Post Office has been in the business for about 10 years. The Plessey organization built equipment in Australia and they also installed . . .

**Mr. Côté:** They have some in the United States.

**Mr. Fultz:** That was built under Australian design, it was built under an Australian company. That is all I know of.

**Mr. Danforth:** So they are a *bona fide* company engaged in the building of post office equipment. Am I to understand this?

**Mr. Côté:** There is no doubt about that.

**Mr. Fultz:** We have never argued that.

**The Chairman:** Mr. Danforth, your time has expired. May I put you down for the second round?

[Interpretation]

machines dont elle espérait obtenir les brevets et dont elle voulait commencer la fabrication pour remplir une commande qui lui avait été faite? Est-ce vrai?

**M. Fultz:** Oui. Il se peut que cette société dispose de brevets pour certaines machines. Non, puisque les brevets de base sont la propriété du ministère des Postes britannique. Dans le cadre de cette soumission, le ministère des Postes britannique devait obtenir des redevances, mais la société Plessey n'avait jamais fabriqué de machines du genre qu'elle nous offrait et elles ne le sont toujours pas. Mais cette société ne possède pas de machines travaillant à 18,000 lettres à l'heure. Tout ce qu'elle a pu me montrer la dernière fois, c'était une machine expérimentale non pas chez-elle, mais dans une autre compagnie, machine qui triait environ 25,000 lettres à l'heure, mais des lettres très petites, plus petites que celles que nous utilisons au Canada, la machine avait dix boîtes et dix séparations.

**M. Danforth:** Alors, monsieur le président, si je comprends bien, il y a un prototype?

**M. Fultz:** Non, rien n'a été fabriqué.

**M. Danforth:** Excusez-moi, je ne sais pas si je comprends mal cet après-midi, mais il me semble que vous avez vu un prototype de cette machine.

**M. Fultz:** Excusez-moi, je pensais m'être exprimé plus clairement: ce que j'ai vu en Angleterre, c'était une machine travaillant dans des conditions expérimentales qui faisait en fait partie d'une machine à 144 séparations qui avait été modifiée spécialement pour que l'on puisse trier dans dix boîtes le contenu d'une seule et même de deux, mais non les 288 que nous demandions.

Je répète que la société Plessey n'a jamais fabriqué jusqu'ici une machine comportant plus de 144 séparations.

**M. Danforth:** Toutefois, cette société travaille dans ce domaine. Monsieur le président, depuis quand la société Plessey existe-t-elle? Depuis quand fabrique-t-elle du matériel postal?

**M. Fultz:** Je n'en sais rien. La société Plessey a obtenu plusieurs contrats des postes britanniques pour la fabrication de machines destinées à ce ministère et dont les postes britanniques détiennent les brevets. Il y a environ dix ans que les postes britanniques s'occupent de ces affaires. L'organisation Plessey a aussi fabriqué du matériel en Australie et installé . . .

**M. Côté:** Il y en a aussi aux États-Unis.

**M. Fultz:** Celles-ci étaient de conception australienne. C'était une compagnie australienne qui les avait fabriquées. C'est tout ce que je sais à ce sujet.

**M. Danforth:** Par conséquent, il s'agit d'une compagnie ayant un bon renom qui construit du matériel de bureaux de postes, ai-je raison de croire ceci?

**M. Côté:** C'est certain.

**M. Fultz:** Nous ne l'avons jamais contesté.

**Le président:** Monsieur Danforth, votre temps est écoulé. Puis-je vous inscrire pour la deuxième série de questions?

[Texte]

**Mr. Danforth:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I think if we could get this subject out of the way, I somewhat agree now that if we are going to jump back and forth, we never will get this one subject completed one way or the other.

• 1635

I have just one quick question. When the legal fees were mentioned a while ago, I was wondering whether the draft proposals and the contracts that you have are drawn up by legal people within the department or whether this is a hired hand type of operation?

**Mr. Côté (Longueuil):** They go to the Department of Supply and Services, the Department of Justice and the Treasury Board—they have the people within those government departments, the professionals . . .

**Mr. Skoberg:** Within the government departments. And do they pro-rate the legal fees that are charged for the drafting of this particular contract?

**Mr. Côté (Longueuil):** These are civil servants. There is no charge.

**Mr. Skoberg:** Well, we see a pro-rating here, where you are going to charge from one department back to another insofar as the cost of postage is concerned. I know many departments of municipal governments particularly charge back and forth. It may be a paper entry but is this reflected in the overall cost of the operation?

**Mr. Côté (Longueuil):** I think that these Department of Justice and DSS people and those in the Treasury Board are there especially to look after tenders or contracts that any department might have. They all go to the same place; it is the same people who examine them; in the same way as it was the same people who examined the proposal that I took to Treasury Board to accept one or the other contract. They look at them very carefully before they accept them.

**Mr. Skoberg:** I will go to the bottom of the list again, Mr. Chairman. I have no more questions on this subject.

**The Chairman:** Right.  
Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** May I just ask a supplementary of the Minister.

Monsieur le ministre, voulez-vous dire que pour ces deux compagnies, et particulièrement en ce qui concerne l'ITT la plupart des morceaux seront faits au Canada par des ouvriers canadiens?

**Mr. Côté (Longueuil):** Toutes les machines pour lesquelles nous avons lancé des appels d'offres seront fabriquées au Canada, excepté probablement quelques morceaux ou quelques appareils qui viendront de Belgique. On peut dire que 86 p. 100 de tout ce qui est touché par le contrat sera fait au Canada.

**Mr. Portelance:** Et selon l'offre de l'autre compagnie, quel pourcentage aurait été fait au Canada?

[Interprétation]

**M. Danforth:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je crois que si nous pouvions terminer complètement cette question, ce serait l'idéal, je suis d'accord jusqu'à un certain point pour dire que si nous sautons d'une chose à l'autre nous n'arriverons jamais à terminer quelque chose.

Une brève question: on a parlé de frais juridiques il y a un instant et je me demande si les propositions et les contrats sont rédigés par des juristes du Ministère ou de l'extérieur?

**M. Côté (Longueuil):** Ces propositions sont rédigées par le ministère des Approvisionnements et Services, le ministère de la Justice et le Conseil du Trésor, car ces ministères disposent du personnel, des juristes . . .

**M. Skoberg:** C'est donc rédigé dans les ministères. Est-ce que les frais juridiques sont proportionnels dans le cas de ces contrats?

**M. Côté (Longueuil):** Il s'agit de fonctionnaires et il n'y a pas de frais.

**M. Skoberg:** Cependant nous voyons ici des frais puisque vous faites payer le timbrage d'un ministère à l'autre. Je connais beaucoup de services municipaux qui se font rembourser leurs frais etc. C'est peut-être une écriture comptable mais cela se reflète dans le coût général de l'opération?

**M. Côté (Longueuil):** Je crois que le personnel du ministère de la Justice, du ministère des Approvisionnements et Services ainsi que du Conseil du Trésor ont pour tâche toute particulière de s'occuper des soumissions et des contrats qui viennent des autres ministères; tout est centralisé et ce sont les mêmes personnes qui les examinent et qui ont examiné la proposition que j'ai présentée au Conseil du Trésor, et qui devront accepter l'un ou l'autre des contrats. L'examen est fait très soigneusement avant l'acceptation.

**M. Skoberg:** Je voudrais que vous m'inscriviez à nouveau au bas de la liste, monsieur le président. Je n'ai pas d'autres questions à ce sujet.

**Le président:** Très bien.  
Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Puis-je poser une question supplémentaire au ministre?

Mr. Minister, do you mean that in the case of these two companies, and especially ITT, most of the parts will be manufactured in Canada by Canadian workers?

**Mr. Côté (Longueuil):** All the machines for which we have made these tenders will be built in Canada, except probably for a few parts or equipment that will come from Belgium. You can say that 86 per cent of what is covered by the contract will be made in Canada.

**Mr. Portelance:** And according to the bid of the other company, what percentage would have been built in Canada?



[Text]

**M. Côté (Longueuil):** Bien je crois que, dans l'ensemble, nous aurions peut-être pu avoir à peu près le même pourcentage mais que les 7 premières machines auraient été fabriquées complètement...

**M. Portelance:** A l'extérieur.

**M. Côté (Longueuil):** ... en Angleterre.

**M. Portelance:** Je crois que cela vaut déjà la peine qu'on s'est donnée. On se plaint assez souvent qu'il n'y a pas de travail au Canada; s'il y a moyen, en fabriquant des machines, ici de tenir des Canadiens occupés, je crois bien que tous les membres de la Chambre des communes devraient en être heureux parce que l'on se plaint trop souvent que tout ce qu'on achète est fait à l'extérieur. Merci, monsieur le président.

**Mr. Nielsen:** Mr. Chairman, I would like to follow that line up with something I was going to ask a little later anyway.

The Minister has said both in the House and in his opening statement here today that the ITT equipment—he has used various expressions—was going to be made in Canada, was going to be built in Canada, and I think Mr. Fultz also has said the same thing; and I think that the Minister said that 150 jobs were going to be created. I want to get clarification of these terms "made" and "built" and "fabricated" in Canada. Is it that the equipment is merely being assembled in Canada or are the machines going to be actually manufactured in Canada, and, if so, at what factories and at what locations?

**Mr. Côté (Longueuil):** The machines will be made, fabricated, assembled or manufactured in Canada. The main place of manufacture is Guelph, Ontario, and they will manufacture about 60 per cent, I think, of the whole machinery. About 40 per cent will be subcontracted to other firms in Canada but the whole of the machine will be built and assembled here, except for a few very highly technical things that are being built in the United States.

• 1640

**Mr. Fultz:** Even though they are looking to do them towards the middle of the contract in Canada, every piece in the machine that can be bought in Canada will be bought or made in Canada.

**Mr. Côté:** Do not forget that the ITT have their research facilities to build in Belgium, but with this contract, they are moving all their research facilities to Canada and will produce for exportation also.

**Mr. Nielsen:** It does not satisfy me too much simply to say that as much as possible will be made in Canada.

**Mr. Fultz:** It is 86 per cent of the life of the program that will be in Canada. For example, in the machines, there is one chain that is made only in England and that chain will never, ever, be manufactured in Canada because there is just no market for it. There are a few bits and pieces like that, but other than that, the first machine will come off the line from Guelph with something well in excess of 75 per cent.

[Interpretation]

**Mr. Côté (Longueuil):** I think that, altogether, it would have been about the same percentage but the first seven machines would have been built entirely...

**Mr. Portelance:** In other countries.

**Mr. Côté (Longueuil):** ... in Great Britain.

**Mr. Portelance:** I think it was worth the trouble. We often complain that there is not enough work in Canada and if we can find work for Canadians by manufacturing here, I think that all members of the House will be very happy because of the numerous complaints about buying so much outside Canada. Thank you, Mr. Chairman.

**M. Nielsen:** Monsieur le président, j'aimerais continuer sur le même sujet et poser une question que j'allais poser un peu plus tard de toute façon.

Le ministre a déclaré, à la Chambre et aujourd'hui dans son introduction, que le matériel de l'ITT—il a utilisé plusieurs termes—allait être construit au Canada, et M. Fultz a dit la même chose. Le ministre a parlé de 150 nouveaux emplois. J'aimerais qu'on m'explique les mots «fait», «construit» et «fabriqué» au Canada. Est-ce que les machines sont simplement montées au Canada, ou est-ce qu'elles seront prochainement fabriquées au Canada, et, dans ce dernier cas, où et dans quelles usines?

**M. Côté (Longueuil):** Les machines vont être construites, fabriquées, assemblées et montées au Canada. Le centre principal de fabrication sera Guelph en Ontario qui construira environ 60 p. 100 de ces machines, je pense; environ 40 p. 100 seront sous-traités avec d'autres entreprises canadiennes mais l'ensemble des machines sera construit et monté ici sauf quelques éléments très complexes et techniques qui seront construits aux États-Unis.

**M. Fultz:** Même s'ils songent à les fabriquer au Canada au milieu du contrat, toutes pièces d'équipement qui peuvent être achetées au Canada y seront achetées ou fabriquées.

**M. Côté:** N'oubliez pas que l'*International Telephone and Telegraph* (ITT) possède déjà des installations de recherche en Belgique où elle pourrait fabriquer les machines, mais à cause de ce contrat, toutes ces installations de recherche seront déménagées au Canada et on y fabriquera même des produits qui seront exportés.

**M. Nielsen:** Je ne suis pas très satisfait d'entendre dire que l'on fabriquera le plus possible d'équipement ici au Canada.

**M. Fultz:** Environ 86 p. 100 de tout le programme sera exécuté au Canada. Par exemple, en ce qui concerne la machinerie, il existe une sorte de machine qui est fabriquée seulement en Angleterre et qui ne sera jamais, jamais fabriquée au Canada parce qu'il n'y a tout simplement pas de marché pour ce genre de machine. Il y a quelques petites choses comme cela, mais autrement, plus de 75 p. 100 de la première machine de la série proviendra de Guelph.

[Texte]

**Mr. Nielsen:** You had better be careful because that is Mr. Hales' riding.

Where is the remainder being made? I do not talk of single items like a belt, but is it being made in Belgium or in the United States?

**Mr. Fultz:** Overseas—Belgium and England.

**Mr. Nielsen:** A moment or two ago I was asking questions as to who prepared the specifications, specifications A and specifications D. Mr. Fultz replied that they were prepared under his direction under the Coding and Mechanization Branch. But I see on both specifications A and specifications B the label Post Office Department, Engineering Branch, Ottawa, Canada. Is it just a cover?

**Mr. Fultz:** There is no conflict.

**Mr. Nielsen:** Does the Engineering Branch come under your direction?

**Mr. Fultz:** Two engineers were assigned to me on a full-time basis. The two engineers roughed out the specifications, I checked them over and then they were bound under the cover of the normal Engineering Branch specifications cover that we use and send out to the companies.

**Mr. Nielsen:** So they were not prepared in the Engineering Branch, then.

**Mr. Fultz:** We are splitting hairs here.

**Mr. Nielsen:** I am not trying to split hairs.

**Mr. Fultz:** They were prepared by engineers who worked for the Engineering Branch but who were seconded to me. There are two engineers from the Engineering Branch who have been seconded to me for the last 18 months and probably will be for the next couple of years.

**Mr. Nielsen:** But what Mr. Fultz is saying, Mr. Chairman, is that the specifications were prepared in his branch.

**Mr. Fultz:** Yes. I take full responsibility for the specifications, if that is what you are worried about.

**Mr. Nielsen:** I just find it rather unusual, because by looking at the cover of the two specifications documents, one would assume immediately that they were prepared by the Engineering Branch and not by the Coding and Mechanization Branch.

**Mr. Côté:** I guess the Coding and Mechanization Branch do not have any covers and use those of the Engineering Branch.

**Mr. Nielsen:** Is the Engineering Branch still in existence?

**Mr. Fultz:** Oh, yes.

**Mr. Côté:** We have about 200 engineers in the department.

**Mr. Nielsen:** I did not ask how many.

**Mr. Côté:** We are trying to give you information to help you.

[Interprétation]

**M. Nielsen:** Vous devriez faire attention car il s'agit de la circonscription de M. Hales.

Où le reste sera-t-il fabriqué? Je ne parle pas d'éléments comme les tapis roulants, mais fabriquera-t-on le reste en Belgique ou aux États-Unis?

**M. Fultz:** On les fabriquera outre-mer, en Belgique et en Angleterre.

**M. Nielsen:** Il y a quelques instants j'ai demandé qui avait préparé les normes, c'est-à-dire les normes A et D. M. Fultz a répondu qu'elles avaient été préparées par la direction du codage et de la mécanisation, dont il est responsable. Mais sur les normes A et B, je vois la mention ministère des Postes, Direction du Génie, Ottawa, Canada. Est-ce simplement une couverture?

**M. Fultz:** Il n'y a pas là de contradiction.

**M. Nielsen:** Est-ce que la Direction du génie relève de votre juridiction?

**M. Fultz:** Deux ingénieurs ont été affectés à temps plein à ma direction. Les deux ingénieurs ont préparé un projet de normes, je les ai vérifiés et nous les avons reliées comme les normes de la Direction de génie, car c'est ainsi que nous agissons normalement pour les normes que nous envoyons aux sociétés.

**M. Nielsen:** Elles n'ont donc pas été préparées par la Direction du génie.

**M. Fultz:** Nous coupons les cheveux en quatre ici.

**M. Nielsen:** Je n'essaie pas de couper les cheveux en quatre.

**M. Fultz:** Elles ont été préparées par des ingénieurs qui travaillaient pour la Direction du génie, mais avec qui j'ai collaboré. Deux ingénieurs de la Direction du génie ont travaillé avec moi pendant les 18 derniers mois et continueront probablement de le faire pendant les deux prochaines années.

**M. Nielsen:** Mais, M. le président, M. Fultz dit que les normes ont été préparées dans sa direction.

**M. Fultz:** Oui. J'assume l'entière responsabilité des normes, si c'est ce qui vous inquiète.

**M. Nielsen:** Je trouve simplement assez étrange qu'en regardant les documents des normes l'on pense immédiatement qu'elles ont été préparées par la Direction du génie et non par la Direction du codage et de la mécanisation.

**M. Côté:** Je suppose que la Direction du codage et de la mécanisation ne dispose pas d'étiquette et se sert de celles de la Direction du génie.

**M. Nielsen:** Est-ce que la Direction du génie existe encore?

**M. Fultz:** Certainement.

**M. Côté:** Le ministère a environ 200 ingénieurs à son service.

**M. Nielsen:** Je n'ai pas demandé le nombre.

**M. Côté:** Nous essayons de vous donner les renseignements qui peuvent vous aider.



[Text]

**Mr. Nielsen:** I do not see how the number helps.

However, I may have misunderstood the Minister when he was replying to a line of questioning a few moments ago when he said that the Engineering Branch and his department really looked at things like space requirements, flow and this sort of thing, but did not normally prepare specifications of this nature in the Engineering Branch. Did I misunderstand the Minister when he said that?

**Mr. Côté:** What I said was that their main work in the Post Office was to design the space in the Post office, design where a machine should be placed or where a conveyor should be placed inside a post office of a certain size with a certain volume of mail. But they do not design the machines. They do not design conveyors, they use the conveyors.

• 1645

**Mr. Nielsen:** But the two engineers who were seconded to Mr. Fultz on a full-time basis were actually doing just that in comparing specifications A and D were they not?

**Mr. Côté (Longueuil):** Sure, with the experience they got from other countries, what was done in other countries and what goods were available to the Post Office from different companies.

**Mr. Nielsen:** Were any other engineers, not employed by the department, working with Mr. Fultz on this project of the designing of specifications A and D?

**Mr. Côté (Longueuil):** Not employed by the Post Office?

**Mr. Nielsen:** Not employed by the Post Office.

**Mr. Côté (Longueuil):** No.

**Mr. Nielsen:** Were any engineers, who were not engineers with the department, consulted by the department as far as anybody knows, for these specifications.

**Mr. Côté (Longueuil):** I suppose when Mr. Fultz visited plants in other countries to look at machines he might have met with some engineers but none of these engineers ever worked on the specifications.

**Mr. Nielsen:** Will the coding and mechanization program of the department extend over several years?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes.

**Mr. Nielsen:** Has any projection been made as to the time at which the department is going to complete the entire coding and mechanization of the postal system in Canada?

**Mr. Côté (Longueuil):** Because we do not know the future, this program will be terminated by 1976.

**Mr. Nielsen:** That is A and D.

**Mr. Côté (Longueuil):** That is A and D. And we think this is almost complete but we do not know what will happen. We might need more post offices in Toronto; we might need more in Montreal depending on the volume and the change in population. We might have towns that are too small now for that kind of mechanization but they might get bigger. So we do not know about the future.

[Interpretation]

**M. Nielsen:** Je ne vois pas comment leur nombre peut m'aider.

Cependant, j'ai peut-être mal compris le ministre lorsqu'il a répondu il y a quelques instants que la Direction du génie et son ministère avaient vraiment étudié des questions comme les besoins en locaux, la quantité du matériel nécessaire, etc, mais que la Direction du génie ne préparait pas généralement les normes de ce genre. Est-ce que j'ai mal compris le ministre lorsqu'il a dit cela?

**M. Côté:** J'ai dit que leur tâche principale était de réparer les locaux des bureaux de poste selon les besoins, de déterminer l'emplacement d'une machine, quel bureau de poste avait besoin d'un tapis roulant d'une certaine dimension selon le volume de courrier. Mais ils ne dessinent pas les plans de ces machines. Ils ne dessinent pas les plans des courroies de transport, ils utilisent ces courroies.

**M. Nielsen:** Mais les ingénieurs qui ont aidé M. Fultz en permanence faisaient exactement cela en comparant les devis A et D, n'est-ce pas?

**M. Côté (Longueuil):** Ils se servaient certainement de l'expérience acquise à l'étranger, de ce qui se faisait dans d'autres pays, et tenaient compte des différents produits que les Postes pouvaient obtenir de diverses sociétés.

**M. Nielsen:** Est-ce que d'autres ingénieurs, qui n'étaient pas au service du Ministère, ont travaillé avec M. Fultz à l'établissement des devis A et D?

**M. Côté (Longueuil):** Qui n'étaient pas au service des Postes?

**M. Nielsen:** Oui, qui n'étaient pas au service des Postes.

**M. Côté (Longueuil):** Non.

**M. Nielsen:** Le Ministère a-t-il consulté des ingénieurs qui n'étaient pas à son service, au sujet de ces devis?

**M. Côté (Longueuil):** Je suppose que M. Fultz a probablement rencontré des ingénieurs lorsqu'il a visité des installations à l'étranger, pour voir les machines qu'ils avaient, mais aucun de ces ingénieurs n'a travaillé à ces devis.

**M. Nielsen:** Est-ce que le programme de codage et de mécanisation du Ministère prendra de l'importance au cours des années à venir?

**M. Côté (Longueuil):** Oui.

**M. Nielsen:** A-t-on prévu le moment où le Ministère terminera le codage et la mécanisation du réseau postal au Canada?

**M. Côté (Longueuil):** Nous ne connaissons pas l'avenir, mais le programme sera terminé d'ici 1976.

**M. Nielsen:** Il s'agit de A et B.

**M. Côté (Longueuil):** Oui, il s'agit bien de A et D. Nous croyons qu'il est presque terminé, mais nous ignorons ce qui arrivera. Il nous faudra peut-être plus de bureaux de poste à Toronto, ou encore à Montréal, car tout dépendra du volume et des fluctuations de la population. Il se peut que des villes maintenant trop petites pour ce genre de mécanisation deviennent plus importantes. Nous ne connaissons donc pas l'avenir.

*[Texte]*

**Mr. Nielsen:** Based on your existing projections, what will be the total cost of the equipment for the coding and mechanization?

**Mr. Côté (Longueuil):** I said before that we thought \$81 million would be the amount spent on that program and it is in the Blue Book.

**Mr. Nielsen:** Is the ITT equipment adaptable to any other equipment? Can it be used with a combination of any other equipment or is the department now committed to ITT equipment exclusively in their whole program now and in the future?

**Mr. Côté (Longueuil):** In the program that we have now, sure we are committed to ITT.

**Mr. Nielsen:** I know that.

**Mr. Côté (Longueuil):** But in the future we will probably have to ask for tenders for machines that will do about the same kind of work. I was explaining that when we asked for the equipment for Ottawa we finally accepted the ITT bid because we already had some coding and mechanization machines that did a certain type of coding on the letters. I explained earlier that these bars were on the front of the envelope. Now we have to make sure that the next machines that we will buy will reach the same kind of coding. ITT is not the only company that can produce it; other factories can produce it.

**Mr. Nielsen:** I assume that ITT has a patent on their machinery; I read something on that in the contract. Mr. Chairman, is there an engineer from the department here to come forward as a witness so that I can ask this highly technical question?

**Mr. Côté (Longueuil):** Do you mean here in the room?

**Mr. Nielsen:** Is there an engineer from the Post Office Department here that can avail himself to Committee members to answer questions?

**Mr. Côté (Longueuil):** Mr. Fultz was in charge of all that.

**Mr. Nielsen:** Could we have one at this evening's meeting, Mr. Chairman?

**The Chairman:** What would be the question, the question might be put to Mr. . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** Mr. Chairman, there is one thing that I want to make clear and that is that the questions first come to me; I think this is the rule of this game.

**Mr. Nielsen:** Yes.

**Mr. Côté (Longueuil):** The questions should come to the Minister. I am responsible for my estimates and if I need support I can ask my officials to answer or to help me.

• 1650

**Mr. Nielsen:** I will agree, but in the public interest also it is essential that technical questions be answered in a technical way. Although I do not for a moment denigrate the Minister's ability in his own profession, I am sure he is highly capable, here I would like the assurance that the Minister had been advised by his engineering people that the answer that he is giving me is exact.

*[Interprétation]*

**M. Nielsen:** D'après vos prévisions actuelles, quel sera le coût du matériel nécessaire pour le codage et la mécanisation?

**M. Côté (Longueuil):** A notre avis, ce programme impliquerait une dépense de 81 millions de dollars, et c'est inscrit dans le Livre bleu.

**M. Nielsen:** Est-ce que le matériel de l'ITT peut s'adopter à tout autre matériel? Peut-on l'utiliser avec n'importe quel autre matériel ou le Ministère est-il désormais limité exclusivement au matériel de l'ITT?

**M. Côté (Longueuil):** Pour le programme actuel, nous sommes certainement engagés vis-à-vis de l'ITT.

**M. Nielsen:** Je le sais.

**M. Côté (Longueuil):** Mais à l'avenir, nous devrons probablement demander des soumissions pour des machines qui feront à peu près le même genre de travail. Lorsque nous avons finalement accepté l'offre de l'ITT pour le matériel d'Ottawa, j'ai expliqué que c'était dû au fait que nous avions déjà des machines qui faisaient un certain genre de codage sur les lettres. J'ai déjà expliqué que ces lignes étaient sur l'enveloppe. Maintenant il faut nous assurer que les prochaines machines que nous achèterons feront le même genre de codage. L'ITT n'est pas la seule société qui peut en fabriquer, d'autres usines peuvent en faire.

**M. Nielsen:** Je suppose que l'ITT détient un brevet pour ces machines; j'ai lu quelque chose à ce propos dans le contrat. Monsieur le président, est-ce qu'un ingénieur du Ministère peut venir témoigner, pour que je lui pose une question purement technique?

**M. Côté (Longueuil):** Un ingénieur qui serait ici dans cette pièce?

**M. Nielsen:** Il y a-t-il ici un ingénieur du ministère des Postes qui puisse répondre aux membres du Comité?

**M. Côté (Longueuil):** C'est M. Fultz qui était chargé de tout ce travail.

**M. Nielsen:** Pourrions-nous avoir un ingénieur à la séance de ce soir, monsieur le président?

**Le président:** Quelle serait votre question que vous poseriez à monsieur . . .

**M. Côté (Longueuil):** Monsieur le président, j'aimerais bien spécifier une chose, c'est que les questions doivent d'abord m'être posées; c'est la règle du jeu.

**M. Nielsen:** Oui.

**M. Côté (Longueuil):** Les questions devraient m'être posées; c'est moi qui suis responsable des prévisions budgétaires et si j'ai besoin d'aide, je peux demander à mes hauts fonctionnaires de répondre ou de m'aider.

**M. Nielsen:** Je suis d'accord, mais dans l'intérêt général, il est également essentiel de donner une réponse technique à une question technique. Sans vouloir pour autant mettre en doute les capacités du ministre dans son propre domaine, car je suis certain qu'il est hautement qualifié, j'aimerais quand même être assuré par les ingénieurs qui l'ont conseillé que la réponse qu'ils me donnent est exacte.



[Text]

**Mr. Côté (Longueuil):** I have not been advised by any engineering people in my office regarding this awarding of the contract.

**Mr. Nielsen:** I am not asking that; the Minister misunderstands me, Mr. Chairman.

**Mr. Côté (Longueuil):** I am just quoting you. I cannot misunderstand you.

**Mr. Nielsen:** I am not trying to be difficult nor am I trying to zero in and embarrass the Minister. I am simply asking a question which I know that an engineer could answer because he would have the professional skills with which to do it.

**Mr. Côté (Longueuil):** Ask me the question then.

**Mr. Nielsen:** I have just done it and I did not get an answer.

**Mr. Côté (Longueuil):** Which one?

**Mr. Nielsen:** If members would listen, they might hear it and they might understand it.

**Mr. Cobbe:** We were listening.

**Mr. Nielsen:** I will repeat it. Is the ITT equipment adaptable with any other equipment of a similar nature? Or is the Department, once it has purchased this ITT equipment for \$81 million or whatever it is, committed—long range, forever—to that particular kind of equipment so that there is no point in discussing tenders for future requirements?

**Mr. Côté (Longueuil):** I answered that. I said that some other companies can fabricate machines that could be attached to the ITT machinery in the future. There are some that would be compatible with the ITT machinery.

**Mr. Nielsen:** The Minister still has not answered my question.

**An hon. Member:** He has answered it.

**Mr. Nielsen:** No, he has not.

**An hon. Member:** All right, what is your second question then?

**Mr. Nielsen:** I am not speaking about parts that are fitted to the ITT machines. I am speaking about the machines themselves. The Department is now committed to ITT for the manufacture of these machines.

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes.

**Mr. Nielsen:** Undoubtedly, as Canada grows and demands are placed on the Post Office in the future, other machines are going to have to be purchased.

The thrust of my question is: when that time arrives it is possible for the system to operate with anything other than ITT machines?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes. The question is very simple. We gave one contract to ITT for the Ottawa Post Office, right? That was done before this contract.

[Interpretation]

**M. Côté (Longueuil):** Je n'ai reçu aucun conseil de mes ingénieurs au sujet de l'adjudication du contrat.

**M. Nielsen:** Ce n'est pas ce que je demande, je me suis mal fait comprendre, monsieur le président.

**M. Côté (Longueuil):** Je ne fais que répéter ce que vous avez dit. Je vous comprends très bien.

**M. Nielsen:** Je n'essaie pas de faire de difficultés, ni de dénigrer ou d'embarrasser le ministre. Je vais simplement poser une question à laquelle un ingénieur pourrait répondre parce qu'il posséderait les qualifications professionnelles nécessaires.

**M. Côté (Longueuil):** Posez-moi la question alors.

**M. Nielsen:** Je viens de le faire et je n'ai pas eu de réponse.

**M. Côté (Longueuil):** Quelle était la question?

**M. Nielsen:** Si les membres du comité voulaient bien écouter, ils pourraient l'entendre et la comprendre.

**M. Cobbe:** Nous écoutons.

**M. Nielsen:** Je vais donc répéter. Le matériel de l'ITT peut-il s'adapter à tout autre matériel de même nature? Ou alors, une fois qu'il aura acheté ce genre de matériel de l'ITT pour 81 millions de dollars ou environ, le ministère sera-t-il ainsi limité pendant longtemps, pour toujours, à ce type particulier de matériel, de sorte qu'il ne serait plus question de soumission pour l'avenir?

**M. Côté (Longueuil):** Je vous ai répondu. J'ai dit que d'autres sociétés pouvaient fabriquer des machines qui pourraient ensuite être annexées au matériel de l'ITT. Il y en a qui pourrait être adaptées au matériel de l'ITT.

**M. Nielsen:** Le ministre n'a toujours pas répondu à ma question.

**Une voix:** Il y a répondu.

**M. Nielsen:** Non, il n'a pas répondu.

**Une voix:** Très bien, quelle est votre deuxième question alors?

**M. Nielsen:** Je ne parle pas des pièces qui sont fixées aux machines de l'ITT. Je parle des machines mêmes. Le ministère s'est-il engagé vis-à-vis l'ITT pour la fabrication de ces machines?

**M. Côté (Longueuil):** Oui.

**M. Nielsen:** Sans aucun doute, à mesure que le Canada se développera et que les Postes auront davantage de travail, il faudra acheter d'autres machines.

Voici donc le sens de ma question: lorsque viendra ce moment, le réseau pourra-t-il fonctionner avec des machines autres que celles de l'ITT?

**M. Côté (Longueuil):** Oui. La question est très simple.

Nous avons signé un contrat avec l'ITT pour le bureau de poste d'Ottawa, n'est-ce pas? Nous l'avons fait avant le contrat actuel.

[Texte]

**Mr. Nielsen:** Yes.

**Mr. Côté (Longueuil):** So we gave it to ITT. Then, because there was not that much difference between the two contracts, we could have gone to ITT and purchased more on the same contract because it was offered to us for the same price that they would build the rest.

Because, in the first case, there were two companies whose bid would have been very acceptable to the Post Office, I asked them to go for tenders again. We did go for tenders.

**Mr. Nielsen:** Fine.

**Mr. Côté (Longueuil):** Plessey could have been used in other post offices.

**Mr. Nielsen:** It is as adaptable as ITT.

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, and Telefunken was really the company that I would like to have had a bid from the second time, but they did not bid because their manufacturing facilities were limited.

**Mr. Nielsen:** I saw someone just now, Mr. Chairman, bring in a parcel. It may be copies of the invitations to tender and the tenders. If they are, could we have copies, please?

**An hon. Member:** It is just like Christmas.

**Mr. Fultz:** This package labelled "B" in the upper right-hand corner contains the Ottawa tender calls. I would just like to cheat a little and look at the first one.

On the second and third pages you will find a list of the companies that it was sent to.

Package "E", labelled in the upper righthand corner, are the tenders for the rest of the country. The sheets on the front comprise the list of places where we sent them.

• 1655

**Mr. Nielsen:** Without going through it now, are the tenders here as well? Is the ITT tender here and that of Plessey?

**Mr. Fultz:** No, they are not there.**Mr. Nielsen:** I had asked for those.**Mr. Côté (Longueuil):** We have them.**Mr. Nielsen:** Could we have those distributed, please?

**Mr. Fultz:** Mr. Chairman, if I could, I would like to say that the documents in F and G were proprietary information. I think one of the pages that was copied is a copy of that proprietary warning. I did call both ITT and Plessey today and I have their permission in the form of a Telex to have it tabled for the business of the House.

**Mr. Nielsen:** It is the same thing here though, is it not, Mr. Chairman? You can table it tomorrow if you think it essential. I do not think it is.

**Mr. Fultz:** What I was suggesting is that it is proprietary information.

[Interprétation]

**M. Nielsen:** Oui.

**M. Côté (Longueuil):** Nous l'avons donc signé avec l'ITT. Ensuite, parce qu'il n'y avait pas tellement de différence entre les deux contrats, nous aurions pu l'accorder à l'ITT et acheter davantage de machines en vertu du même contrat, car on nous les offrait pour le même prix.

Mais étant donné que, dans le premier cas, deux sociétés ont présenté des soumissions très acceptables pour les Postes, je leur ai demandé de présenter d'autres. Nous avons donc fait un appel d'offres.

**M. Nielsen:** Bien.

**M. Côté (Longueuil):** Les machines de la compagnie Plessey auraient pu être utilisées dans d'autres bureaux de poste.

**M. Nielsen:** Elles peuvent s'adapter aussi bien que celles de l'ITT.

**M. Côté (Longueuil):** Oui, et la deuxième fois, j'aurais préféré recevoir des soumissions de la société Telefunken, mais ils n'en ont pas présenté car leurs possibilités de fabrication sont assez limitées.

**M. Nielsen:** Je viens de voir quelqu'un apporter un paquet, monsieur le président. Il s'agit peut-être des appels d'offres, et des soumissions. Si c'est le cas, pourrions-nous en avoir des exemplaires, s'il vous plaît?

**Une voix:** C'est comme si c'était Noël.

**M. Fultz:** Le paquet étiqueté «B» dans le coin supérieur droit contient les appels d'offres pour Ottawa. J'aimerais d'abord jeter un coup d'œil sur le premier texte.

Aux pages 2 et 3, vous verrez une liste des sociétés à qui l'appel a été envoyé.

Le paquet étiqueté «E» dans le coin supérieur droit contient les soumissions pour le reste du pays. Les pages frontispices donnent la liste des endroits où nous les avons envoyées.

**M. Nielsen:** Ne lisez pas tout, mais les offres d'ITT et de Plessey y figurent-elles?

**M. Fultz:** Non, elles ne sont pas là.**M. Nielsen:** Je les avais demandées.**M. Côté (Longueuil):** Nous les avons.**M. Nielsen:** Est-ce qu'il sera possible de les distribuer?

**M. Fultz:** Monsieur le président, les informations contenues dans les documents F et G sont la propriété de ces entreprises. J'ai téléphoné aujourd'hui à des représentants de l'ITT et de Plessey pour avoir leur permission, par Telex, de soumettre ces documents à la Chambre.

**M. Nielsen:** Nous faisons partie de la Chambre, n'est-ce pas, monsieur le président? Si vous voulez, nous pouvons attendre jusqu'à demain, mais je ne pense pas que cela soit nécessaire.

**M. Fultz:** Je voulais dire que cette information est propriété privée.



[Text]

**Mr. Nielsen:** However, you have clearance from both Plessey and ITT.

**Mr. Fultz:** Not to be kicked around in the public domain.

**Mr. Nielsen:** If you have permission for it to be tabled in the House, that is the public domain.

**Mr. Fultz:** I asked them if they minded it being tabled. They said, "No", but the warning is still there that we should not release copies otherwise.

**Mr. Nielsen:** I think, Mr. Chairman, in view of that—I realize the problem here—perhaps the Minister could check personally with Plessey and ITT.

**Mr. Côté (Longueuil):** I do not know anybody there.

**Mr. Nielsen:** Some of your officers then, because tabling means that it is available, it becomes a public document.

**Mr. Sinclair:** I think probably what they have granted so far is just confidential exposure of these documents to the individuals of the Committee, not a public disclosure of the documents. Before that step was taken, I think we would want to go back to the companies and get that point specifically clear.

**Mr. Nielsen:** I have another way out of the dilemma then, Mr. Chairman. Perhaps on the undertaking of members of the Committee to keep them confidential, the documents could be distributed and if any members have questions they want to ask on the basis of the tenders, we could sit in camera of that purpose. The copies could be returned.

**The Chairman:** The documents could be returned after the meeting.

**Mr. Nielsen:** Yes. I would want to examine mine in the quiet of my office.

**The Chairman:** If you do that, we will have to give the same permission to everybody.

**Mr. Nielsen:** Yes, but on the member's undertaking that it is to be kept confidential.

**Mr. Côté (Longueuil):** There are so many leaks now.

**Mr. Nielsen:** That is not our worry.

**Mr. Côté (Longueuil):** It is a matter of making sure that we have the permission from the companies. I have a lot of confidence in every member of this Committee, but if we were going to study them in camera and leave the copies here, maybe it would be then within the permission of the companies.

**Mr. Nielsen:** You have my undertaking immediately both as a member and professionally that it will not be seen by anyone else. We could hold our hearings in camera, but I would like to study it in the quiet of my office. There is no way that we can conduct the business of this Committee and at the same time, study documents like this. Perhaps it could be put to the companies concerned on that basis.

**Mr. Côté (Longueuil):** I am in the hands of the Committee. I am sure, Mr. Chairman, if we only have the permission to table them for the members of the Committee, if they leave them here, we can use them in camera as was suggested by Mr. Nielsen. However, if the members want to take them out of here, I am not prepared to have them tabled until we go back to the companies.

[Interpretation]

**M. Nielsen:** Plessey et I TT vous ont donné la permission de les divulguer, n'est-ce pas?

**M. Fultz:** Seulement pour la Chambre, non pas pour le public.

**M. Nielsen:** Ce qui va à la Chambre est du domaine public.

**M. Fultz:** Je leur ai demandé s'ils ne voyaient pas d'inconvénients à ce que je dépose ce document. Ils m'ont répondu que non, mais nous n'avons toujours pas le droit de montrer ces documents ailleurs.

**M. Nielsen:** Il sera peut-être possible que le ministre parle personnellement avec les représentants de Plessey et d'ITT, je comprends le problème.

**M. Côté (Longueuil):** Je ne connais personne dans ces entreprises.

**M. Nielsen:** Peut-être pourriez-vous déléguer l'un de vos fonctionnaires, car la déposition d'un document à la Chambre signifie qu'il devient public.

**M. Sinclair:** Je pense qu'ils nous ont permis l'examen confidentiel de ces documents en comité, non pas leur publication. Je pense qu'il vaudrait mieux éclaircir ce point avec les entreprises concernées.

**M. Nielsen:** Il y aurait une autre solution, monsieur le président. Si les membres de ce Comité sont d'accord pour garder le secret, on pourrait distribuer les documents et s'il y a des questions concernant les offres, nous pourrions avoir une réunion à huis clos. Ensuite, nous pourrions rendre nos exemplaires.

**Le président:** Oui, on pourrait rendre les documents après la séance.

**M. Nielsen:** Oui, mais j'aimerais l'étudier tranquillement dans mon bureau.

**Le président:** Alors il faudrait donner la permission à tout le monde.

**M. Nielsen:** Oui, si les députés promettent d'en respecter le caractère confidentiel.

**M. Côté (Longueuil):** Il y a tant de fuites...

**M. Nielsen:** Ce n'est pas notre souci.

**M. Côté (Longueuil):** Il faut être sûr que les entreprises sont d'accord. Je fais confiance à chaque député de ce Comité, mais je pense qu'il vaudrait mieux nous réunir à huis clos et laisser les documents ici. Ainsi, je pense respecter le désir des entreprises.

**M. Nielsen:** Vous avez ma promesse de député et d'homme que je ne montrerai ces documents à personne. Nous pourrions nous réunir à huis clos, mais j'aimerais pouvoir étudier ces documents tranquillement dans mon bureau. Il n'est pas possible d'étudier de tels documents en séance de comité. Peut-être les entreprises seraient-elles d'accord.

**M. Côté (Longueuil):** C'est le Comité qui décide. Je pense qu'il sera possible d'utiliser les documents à huis clos, comme l'a suggéré M. Nielsen, puisque nous avons la permission de les montrer aux membres du Comité, mais il ne faut pas qu'ils sortent d'ici. Si vous voulez les faire sortir, il faudrait attendre la permission spéciale des entreprises.

[Texte]

**Mr. Nielsen:** I would suggest, Mr. Chairman, that we do go back to the companies and get the matter clarified. May I suggest once again that it be put to the two companies concerned on the basis of a personal undertaking by each of the members of this Committee that they will not disclose the contents except in in camera meetings.

• 1700

**The Chairman:** Is there any other member who would like to have those things taken out of this committee room or is there only Mr. Nielsen?

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I am just wondering if we are going to have one more sitting with the Minister this evening and whether or not there is some opportunity to set a time aside to deal with this subject entirely. I have many, many other questions that deal with other aspects of the department which do not necessarily reflect on this particular subject which Mr. Nielsen is pursuing. Unless it is the intention of the Committee to spend the entire evening tonight on this subject alone, we can set another time to pursue the other questions—one way or the other.

**Mr. Nielsen:** That is an excellent suggestion, Mr. Chairman, and I support it.

**Mr. Danforth:** I have several more questions on the subject.

**Mr. Côté (Longueuil):** Mr. Chairman, I hope the members of the Committee will understand my position. I do not like to answer all these questions for one reason. After all we have two companies here which are responsible companies. To make sure that I took the right decision I think it is the right of the members to ask me all kinds of questions, but every time I answer a question I have to hurt one of the companies which did not get the tenders. It is not too fair to those companies to tell you here that their machine is not as good as that of ITT and that they could not perform that work, and it puts me in an embarrassing position, although I understand that we have to clear the air. I just want to offer my excuses for the comments that I will have to make regarding the Plessey company.

**Mr. Nielsen:** That statement of the Minister's, Mr. Chairman, only confirms my opinion of him which I stated at the outset of these proceedings this morning. However, the simple answer to that, regardless of what embarrassment it might cause the Minister, is that we are speaking of something in excess of \$81 million of the taxpayers' money. I think that if for no other reason than that we should assure ourselves that it has been wisely spent.

**Mr. Côté (Longueuil):** I understand, but I want to say that I hate to be in a position where I have to defend one company against others and that there is no prejudice in what I say regarding Plessey. I do not like to hurt anybody.

**The Chairman:** I think we will leave it to the Department to see if this document could go as a public document or not. So could you inquire at the lunch hour?

**Mr. Fultz:** Mr. Chairman, while they may have no objections to releasing it for official purposes, I think we would have to write to them and get clearances right from the top of the company. This would take a little time, I would think.

[Interprétation]

**M. Nielsen:** Monsieur le président, demandons alors aux entreprises ce qu'elles en pensent. Peut-être devra-t-on les assurer que chaque député de ce Comité s'engage à ne pas parler du contenu de ces documents sauf au sein de ce Comité.

**Le président:** Y a-t-il d'autres membres qui voudraient sortir les documents?

**M. Skoberg:** Monsieur le président, est-ce que le ministre viendra à notre séance du soir, autrement on pourrait peut-être fixer une date pour examiner l'ensemble de cette question. Il y a encore beaucoup de questions qui concernent d'autres aspects de son ministère et qui n'ont pas nécessairement trait au sujet qui intéresse M. Nielsen. Nous pourrions peut-être passer à d'autres questions, à moins que le Comité veuille consacrer toute la soirée à ce sujet.

**M. Nielsen:** C'est une proposition excellente, monsieur le président, je l'approuve.

**M. Danforth:** J'ai encore plusieurs questions à ce sujet.

**M. Côté (Longueuil):** Monsieur le président, j'espère que les membres du comité comprennent ma position. J'hésite à vous donner des réponses à toutes ces questions pour une bonne raison. Il s'agit de deux entreprises responsables. Les députés sont en droit de me poser toutes les sortes de questions pour savoir si j'ai pris la bonne décision, mais chaque fois que je réponds je fais du tort à une des entreprises qui n'a pas reçu le contrat. Il est un peu injuste de dire ici que leurs machines ne sont pas aussi bonnes que celles de l'ITT et qu'elles ne sont pas faites pour ce genre de travail. Cela me place dans une situation embarrassante, même si je comprends très bien la nécessité d'y voir plus clair. Je m'excuse d'avance de ce que je vais dire sur l'entreprise Plessey.

**M. Nielsen:** La déclaration du ministre confirme l'opinion de lui que j'ai donnée ce matin. La réponse est évidemment très simple. Quel que soit l'embarras du ministre, il s'agit d'une question importante qui implique une somme de \$81 millions venant de la poche du contribuable. Ne serait-ce que pour cette raison, nous devons déterminer si cet argent a été dépensé de manière raisonnable.

**M. Côté (Longueuil):** Je comprends, je voulais simplement vous dire qu'il m'est désagréable de me trouver dans la situation de devoir défendre une entreprise contre une autre et que je ne veux pas porter préjudice à Plessey. Je ne veux faire de tort à personne.

**Le président:** Je pense que nous nous en remettrons au ministère pour déterminer s'il sera possible de publier ce document. Est-ce que vous pourriez le faire à l'heure du déjeuner?

**M. Fultz:** Monsieur le président, je pense qu'il serait d'accord pour publier ces documents à des fins officielles, mais il faudrait leur écrire et obtenir la permission des directeurs. Cela prendra du temps, je pense.



[Text]

**Mr. Nielsen:** Then, under those circumstances, the suggestion that was just made by my colleague to my left is even more practical. Perhaps we could set a time aside a week hence or 10 days hence to resume the examination of this specific subject and then devote the rest of the time this evening and subsequent meetings to the estimates generally.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, if I understand correctly, this morning the Clerk announced a tentative schedule of meetings to cover all the estimates that must come before this Committee. If we must write away to get approval with respect to these documents, why do we not suspend this aspect of the study and go on with all the other things that we have before us in this Committee?

**The Chairman:** If I understand correctly, that is Mr. Nielsen's intention. We will adopt the estimate, but we will set a date later on to discuss only this matter.

• 1705

**Mr. Allmand:** Right. Mr. Nielsen suggested that we—at least I had the impression—come back to this maybe next week. I think that we should pursue all the estimates that we have and then come back to this at the end. When I say all the estimates, I mean Transport, National Harbours Board and so forth according to the schedule you had and at the end come back to this. I do not think we can keep interrupting in the middle of things everytime.

**Mr. Côté (Longueuil):** One thing, Mr. Chairman, I am in your hands and I am in the hands of the Committee. However, I requested officially to have my estimates come in front of the Committee as soon as possible to clear the air on that matter, because we had all the explanations we could give. We have nothing to hide and we do not want this thing to drag on any longer. If you talk now about coming back in a week or ten days I do not think we are going to achieve anything by that deferment.

**Mr. Nielsen:** No, that is right. If the first exchange is by Telex can it not be done by telephone and Telex again?

**Mr. Fultz:** This is a Telex I had from ITT:

REFERENCE TELEPHONED REQUEST. ITT CANADA HAS NO OBJECTION TO THE RELEASE FOR OFFICIAL PURPOSES OF THE ITT CANADA TENDER, DATED NOVEMBER 1971 IN RESPONSE TO ADMINISTRATIVE SERVICES BRANCH OFFICIAL TENDER, FILE 100-1-40, ... FOR MECHANIZED ... EQUIPMENT ...

And Plessey says:

FURTHER TO TELEPHONE CONVERSATION TODAY. THIS WILL CONFIRM PLESSEY CANADA LIMITED IS PREPARED TO HAVE ITS TENDER SUBMISSIONS TABLED IN THE HOUSE OF COMMONS

**Mr. Nielsen:** Well that is blanket authority. It seems all you have to do is get back to ITT on the telephone, explain matters to them and either get their permission or not.

[Interpretation]

**M. Nielsen:** Dans ce cas, il me semble plus pratique de procéder d'une autre façon. Mon collègue vient de proposer de fixer une date, dans une semaine ou dix jours, par exemple, pour reprendre l'examen de cette question afin de consacrer le reste de la soirée et les réunions suivantes aux prévisions en général.

**Le président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur le président, je crois que le greffier a annoncé ce matin un calendrier provisoire des séances pour toutes les prévisions que le Comité doit étudier. Pourquoi ne pas passer à d'autres points dans l'attente de l'autorisation de divulguer ces documents?

**Le président:** Je pense que c'est ce que M. Nielsen vient de proposer. Nous adopterons les prévisions, mais nous fixerons une date ultérieure pour discuter de ce problème précis.

**M. Allmand:** Très bien. M. Nielsen a proposé de revenir sur ce sujet dans une semaine. Je pense qu'il vaudrait mieux en finir avec les prévisions générales pour revenir à ce sujet par la suite. Lorsque j'ai dit toutes les prévisions, je parle des transports, de la Commission nationale des ports, etc., que nous pourrions étudier dans l'ordre que vous avez proposé avant de revenir à cette question-ci. Je ne pense pas qu'il serait bon d'interrompre chaque fois au milieu d'une étude.

**M. Côté (Longueuil):** Monsieur le président, c'est à vous et au Comité de décider. Je vous rappelle seulement que j'ai officiellement demandé que les prévisions soient étudiées aussi rapidement que possible pour clarifier les choses et parce que nous pouvons donner toutes les explications voulues. Nous n'avons rien à cacher et nous ne voulons pas que les choses continuent à traîner plus longtemps. Je ne pense pas que le fait de repousser cette étude de six ou dix jours servirait à grand-chose.

**M. Nielsen:** Non, c'est juste. Est-ce qu'on ne pourrait pas tout simplement demander cette permission par téléphone ou par telex?

**M. Fultz:** Voilà une réponse telex que j'ai reçue de ITT:

OBJET: DEMANDE TÉLÉPHONIQUE: ITT CANADA NE S'OPPOSE PAS À LA PUBLICATION, À DES FINS OFFICIELLES, DE L'OFFRE ITT CANADA DU MOIS DE NOVEMBRE 1971 EN RÉPONSE DE L'OFFRE D'APPEL DES SERVICES ADMINISTRATIFS, DOSSIERS 100-1-40 POUR L'ACHAT D'ÉQUIPEMENT ... MÉCANISÉ ...

Et Plessey dit:

SUITE À LA CONVERSATION TÉLÉPHONIQUE D'AUJOURD'HUI. CONFIRMONS QUE PLESSEY CANADA LIMITED ACCEPTE QUE SES OFFRES SOIENT SOUMISES À LA CHAMBRE DES COMMUNES.

**M. Nielsen:** C'est là une carte blanche. Je crois qu'il faut simplement retéléphoner à ITT, leur expliquer les choses et leur demander la permission.

[Texte]

**The Chairman:** Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, I was going to suggest exactly what Mr. Nielsen has suggested, that we get on the telephone and get authority for this one way or the other.

**Mr. Côté (Longueuil):** All right, then we can proceed.

**The Chairman:** We were supposed to quit at 5 p.m. Does the Committee agree that we should sit a little later or should we quit at 5 o'clock? I am in the hands of the Committee.

**Mr. Côté (Longueuil):** Well, at least we could continue, Mr. Chairman, if I can suggest that, until we get the answer by telephone.

**The Chairman:** Is it agreed that we proceed until 5.30 p.m.?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** I would like to know from the Minister what the policy today is in shopping centres *vis-à-vis* post offices manned by men from your department rather than in private stores. In other words, there are across Canada today many large shopping centres and in some you may have a permanent post office operated by, manned by, men from your department. In some places you have a small store which operates a post office. I would like to know what your policy is in this regard from this date?

**Mr. Côté (Longueuil):** Our policy until now has been to have sub-post offices within stores or business places and shopping centres. We would have a small sub-post office in there that will give you the same service. We have now tested the possibility of establishing boutiques or small postal stations in buildings or in shopping centres. We are still experimenting with that kind of policy.

**Mr. Rock:** That is good to hear, Mr. Chairman. First, I should say it must depend where that shopping centre would be, whether it is close to an industrial zone where there is a lot of other activities or whether it is just out in the outskirts. Would that be correct?

**Mr. Côté (Longueuil):** We establish our postal stations where we think there is enough business, customers, to make it feasible to operate.

**Mr. Rock:** Well, in the Fairview Shopping Centre I understand that ...

**Mr. Côté (Longueuil):** Which one, Toronto or Montreal?

**Mr. Rock:** The one here in Montreal on the Trans-Canada Highway. It seems that the people who run the post office are not too happy really to have it. They have no alternative but to keep it, but it does not seem that they really are too interested in it. The other people in the area, the people in the industrial area, would like to see your department study the possibility of putting a small postal station there because you also have that industrial zone right around that area. These people belong to the chamber of commerce there and they feel that that place does warrant a postal station. I would like you to have some of your officials look into that possibility.

**Mr. Côté (Longueuil):** We will look into it.

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur McNulty.

**M. McNulty:** Monsieur le président, j'allais justement proposer la même chose que M. Nielsen, c'est-à-dire de téléphoner et d'obtenir une réponse rapide.

**M. Côté (Longueuil):** Très bien, nous pouvons poursuivre.

**Le président:** Il était prévu de lever la séance à 5 heures. Est-ce que vous êtes d'accord pour prolonger la séance ou est-ce que vous voulez la lever à 5 heures? C'est à vous de décider.

**M. Côté (Longueuil):** Nous pourrions au moins continuer, si je peux me permettre de le proposer, jusqu'à ce que nous ayons la réponse téléphonique.

**Le président:** Est-ce que vous êtes d'accord pour continuer jusqu'à 5 h. 30?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Monsieur le ministre, je voudrais savoir si vous avez l'intention d'ouvrir des guichets de poste avec des employés de votre ministère dans les centres d'achats plutôt que de maintenir des guichets dans les petits magasins. Autrement dit, il y a un grand nombre de centres d'achats partout au Canada et dans quelques-uns vous avez un bureau de poste permanent avec des gens de votre ministère. Parfois, il y a un guichet de poste dans un petit magasin. Quelles sont vos intentions à cet égard?

**M. Côté (Longueuil):** Jusqu'alors, nous avons des petits guichets de poste dans des magasins ou des centres d'achats. Ces petits guichets offraient les mêmes services. Nous avons étudié la possibilité d'ouvrir de petits bureaux de poste dans des immeubles ou dans des centres d'achats. Nous n'avons pas encore pris de décision définitive.

**M. Rock:** C'est très bien, monsieur le président. D'abord, je dirais que tout dépend de l'emplacement du centre d'achats, de sa proximité d'une zone industrielle et des activités environnantes. Est-ce que c'est cela?

**M. Côté (Longueuil):** Nous ouvrons des bureaux de poste lorsque nous pensons qu'il y a assez de clients, d'entreprises, pour les rendre rentables.

**M. Rock:** Il me semble que dans le centre d'achats de Fairview ...

**M. Côté (Longueuil):** Lequel, à Toronto ou à Montréal?

**M. Rock:** Je parle de celui qui se trouve près de l'autoroute, à Montréal. J'ai l'impression que les gens qui exploitent ce bureau n'en sont pas trop heureux. Ils n'ont pas d'autre solution que de le garder, mais ils ne semblent pas très intéressés à le faire. Les gens qui travaillent et qui résident dans cette zone industrielle voudraient que vous étudiez la possibilité d'ouvrir un petit bureau de poste, car il y aurait assez de demandes pour cela. Ils font partie de la Chambre de commerce et estiment qu'ils ont droit à un bureau de poste. J'aimerais que vos hauts fonctionnaires étudient la question.

**M. Côté (Longueuil):** Nous allons nous en occuper.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** I have questions on other subjects as well. I want to ask the Minister what the status is of the Case-Marwick report. Are the recommendations of that report still being studied or has it been dropped?

**Mr. Côté (Longueuil):** Which of the recommendations do you mean?

**Mr. Allmand:** The one with respect to Crown corporations.

**Mr. Côté (Longueuil):** With respect to Crown corporations I must say that all studies are being finalized through the department. It is now up to the government to decide what changes should be made because that becomes government policy. If we decide to go into Crown corporations there would have to be legislation that would make it a Crown corporation and changing the Canada Post Office Act. We would also have to have further consultation with our unions, and so on. Right now it is in the hands of the government to decide.

**Mr. Allmand:** With respect to one-day mail service, Mr. Minister, some people have said to me that we should inaugurate that within the cities. For example, we have it between Montreal and certain other points and they ask why do they not have it. I have had lots of representations on this. Within the city of Montreal, if you mail a letter from Verdun to NDG it very often takes two days to arrive in a big city like that. Should that be the case?

**Mr. Côté (Longueuil):** The assured mail program is not only for mail that goes outside the city or comes into the city, it also goes within the city. However, it is still only for first-class mail and it still has to be posted at a certain time of the day.

**Mr. Allmand:** Oh, I see. I gained the impression from the advertisements that it was only for mail going outside the city. You say this applies if it is mailed within the city to another destination in the city?

**Mr. Côté (Longueuil):** It is written on every box that most of the time its radius is about 300 miles around that city.

**Mr. Allmand:** I see.

**Mr. Nielsen:** It took 15 days . . .

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Nielsen:** . . . for mail to go from another office to my office in Whitehorse.

**The Chairman:** Order.

**Mr. Allmand:** The Minister made a statement recently—I cannot remember the exact date—wherein he said he had been observing the mail service in another country where they had two to three deliveries a day and he said that he was impressed. I remember reading this news report. Does this mean that we are again looking at the possibility of two deliveries a day in certain cities in Canada?

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** J'ai des questions à poser à d'autres sujets également. Je désire demander au Ministre ce qu'il en est du rapport Case-Marwick. Est-ce que les recommandations du rapport sont toujours à l'étude ou est-ce que cette étude a été abandonnée?

**M. Côté (Longueuil):** De quelles recommandations parlez-vous?

**M. Allmand:** De celles visant les sociétés de la Couronne.

**M. Côté (Longueuil):** Toutes les études du Ministère concernant les sociétés de la Couronne sont terminées. Il appartient à présent au gouvernement de décider quelles sont les modifications à apporter, parce que c'est une question de politique gouvernementale. Si nous décidons de devenir société de la Couronne, il faut adopter une loi pour cela et modifier la Loi sur les postes. Nous aurions aussi besoin de consulter davantage nos syndicats et ainsi de suite. Pour le moment, c'est au gouvernement de décider.

**M. Allmand:** Pour ce qui a trait à la distribution du courrier le lendemain du jour où il a été posté, monsieur le Ministre, certains m'ont dit que nous devrions inaugurer ce système dans les villes. Par exemple, cette distribution se fait entre Montréal et certaines autres villes et d'autres le réclament. J'ai reçu beaucoup d'instances à ce sujet. Dans la ville de Montréal, quand on met une lettre à la poste à Verdun à destination de Notre-Dame-de-Grâce, elle prend souvent deux jours avant d'arriver à destination dans une si grande ville. Est-ce normal?

**M. Côté (Longueuil):** Le programme de distribution garantie ne s'applique pas seulement au courrier envoyé en dehors de la ville ou arrivant dans la ville, mais au courrier à l'intérieur de la ville également. Mais il ne s'applique qu'au courrier de première classe et le courrier doit aussi être posté à un certain moment de la journée.

**M. Allmand:** Ah! je vois, la publicité m'avait laissé sur l'impression que ce programme ne s'appliquait qu'au courrier quittant la ville. Vous dites que cela s'applique aussi au courrier déposé en ville à destination d'une autre partie de la ville?

**M. Côté (Longueuil):** Cela est inscrit sur chaque boîte aux lettres, laquelle indique que le rayon est de 300 milles autour de la ville dans la plupart des cas.

**M. Allmand:** Je vois.

**M. Nielsen:** Il a fallu 15 jours . . .

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Nielsen:** . . . pour que le courrier se rende d'un autre bureau à mon bureau à Whitehorse.

**Le président:** A l'ordre.

**M. Allmand:** Le Ministre a fait une déclaration récemment—je ne me souviens pas exactement à quelle date—et il a dit qu'il avait étudié le service postal d'un autre pays ayant deux ou trois distributions par jour et il a mentionné qu'il en avait été impressionné. Je me souviens d'avoir lu cela dans la presse. Est-ce que cela signifie que nous envisageons de nouveau la possibilité de deux distributions par jour dans certaines villes du Canada?

[Texte]

**Mr. Côté (Longueuil):** That was in relation to my trip to France. I was surprised that they had up to three and four deliveries a day. They start by delivering the newspaper in the morning. The letter carrier does that. If you want to buy a newspaper you just give your name to the postman and next morning he will make sure that he delivers the newspaper. In addition to that, they make about three deliveries a day from house to house in most of the towns in France. I was very surprised to see that because in most other places they are cutting down. I think they would like to cut it down too.

**Mr. Thomas (Maisonneuve-Rosemont):** Is it delivered by the same man?

**Mr. Côté (Longueuil):** No, they change crews.

**Mr. Thomas (Maisonneuve-Rosemont):** Oh, I see.

**Mr. Côté (Longueuil):** In order to do that we would need about three times the number of personnel that we have.

**Mr. Allmand:** I thought I had the floor, Mr. Chairman. I was not suggesting that we go to three or four, but I can see a great advantage in having two deliveries like we used to have in the city of Montreal. Are the costs prohibitive for this type of service?

**Mr. Côté (Longueuil):** The changes that have been made in the re-evaluation of the routes means that there are fewer doors to be looked after by the letter carrier than was the case previously. We have cut the service from two to one delivery a day in the residential areas where the mail is not as important to the wives as it is to the people in the business areas, but we still provide in most of the business sections two deliveries a day.

• 1715

**Mr. Allmand:** I was thinking of residential, Mr. Minister.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, étant donné la mécanisation imminente, des services, est-ce que les employés vont perdre leur position ou est-ce qu'on s'occupe de ces changements technologiques afin de voir à ce que personne ne perde son emploi?

**Mr. Côté (Longueuil):** Je crois que ma position est assez claire là-dessus. Personne aux Postes ne doit perdre son emploi à cause de l'automatisme ou de la mécanisation. Il est certain que dans le futur il y aura moins d'emplois aux Postes, si l'on a un plus gros volume et surtout parce que nous serons mécanisés, mais j'ai donné cette garantie aux syndicats avec lesquels nous avons eu plusieurs consultations: personne ne perdra son emploi à cause de la mécanisation.

**Mr. Portelance:** Lorsque vous dites «personne» incluez-vous les personnes qui travaillent le soir, les dames qui sont souvent engagées à temps partiel?

**Mr. Côté (Longueuil):** Non, parce que les personnes qui ne sont pas permanentes ne sont pas assurées de leur emploi, mais cela ne veut pas dire que nous n'en aurons pas besoin.

**Mr. Portelance:** Cela ne veut pas dire non plus que vous allez les garder.

[Interprétation]

**Mr. Côté (Longueuil):** Il s'agit de mon voyage en France. J'ai été surpris de constater qu'il y avait jusqu'à trois et quatre distributions par jour. La distribution commence par celle des journaux le matin. Le facteur s'en charge. Si vous voulez acheter un journal, vous donnez simplement votre nom au facteur et, le matin suivant, il vous livre le journal. De plus, il y a près de trois distributions par jour de porte à porte dans la plupart des villes de France. J'ai été surpris de le constater, car dans la plupart des autres pays on diminue le nombre de distributions. Je pense bien qu'ils voudraient le réduire.

**Mr. Thomas (Maisonneuve-Rosemont):** Est-ce que ces distributions sont faites par le même facteur?

**Mr. Côté (Longueuil):** Non, ils travaillent par équipe.

**Mr. Thomas (Maisonneuve-Rosemont):** Ah! je vois.

**Mr. Côté (Longueuil):** Pour le faire, nous aurions besoin de trois fois plus d'employés que présentement.

**Mr. Allmand:** Il me semblait que j'avais la parole, monsieur le président. Je ne réclama pas trois ou quatre distributions, mais je vois de grands avantages à la double distribution comme nous l'avons à Montréal. Est-ce que le prix est trop exorbitant pour avoir ce genre de service?

**Mr. Côté (Longueuil):** Les modifications des circuits de distributions entraînant qu'il y a moins de livraisons individuelles à faire par le facteur que précédemment. Nous avons réduit la distribution de deux à une par jour dans les quartiers résidentiels où le courrier n'est pas aussi important pour les ménagères que pour les zones commerciales, mais il y a deux distributions par jour dans la plupart des quartiers d'affaires.

**Mr. Allmand:** Je pensais aux quartiers résidentiels, monsieur le Ministre.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**Mr. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, since mechanization is coming about, is there a risk of employees losing their jobs or are measures taken so that these technological improvements will not take their job from anyone?

**Mr. Côté (Longueuil):** I think I have made myself quite clear about this. No one in the Post Office is expected to lose his job because of automation or mechanization. There is no doubt that in the future there will be less jobs in the Post Office while the workload increases and because of mechanization. I have discussed this matter with unions and given them assurance that no one will lose his job because of mechanization.

**Mr. Portelance:** When you say "no one" do you include those who worked at night, female casual workers?

**Mr. Côté (Longueuil):** No because the jobs of casual workers are not permanent in character. It does not mean that we will not require their services.

**Mr. Portelance:** That does not mean that you will keep them either.



[Text]

**M. Côté (Longueuil):** Disons que les personnes qui sont à l'emploi des Postes sur une base temporaire depuis dix, douze ans, je crois qu'elles sont presque assurées que nous allons les garder. En ce moment, je puis garantir que les employés permanents ne perdront pas leur position.

**M. Portelance:** Merci.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**Mr. Skoberg:** To follow up on that, Mr. Chairman, Mr. Minister, are you having an increased number of part-time employees now in the Postal Department?

**Mr. Côté (Longueuil):** No.

**Mr. Skoberg:** What would you suggest the percentage of employees would be in that category?

**Mr. Côté (Longueuil):** If we compare the figures with the number of employees we had last year, this year we have less part-timers and more permanent employees. So the difference is growing bigger.

**Mr. Skoberg:** I believe your answer to Mr. Allmand or Mr. Portelance on the number of jobs which may be lost with the implementation of this change, is that there is no doubt that one of the reasons for the letter-sorting equipment is that you have a supposedly more efficient method, quicker method and less manpower in the sorting of letters. Is that correct?

**Mr. Côté (Longueuil):** It is more reliable and it will be easier to handle larger volumes in smaller offices.

**Mr. Skoberg:** I hope it is more reliable than some of the computerization of the unemployment insurance claims. There is no doubt that home jobs will disappear with this complete implementation . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** Jobs may not necessarily disappear, but in the future even with an increase of the volume of mail we may not have to hire extra personnel.

**Mr. Skoberg:** You have no direct estimate of the number of jobs that may be done away with this implementation of the full letter-sorting equipment.

**Mr. Côté (Longueuil):** It is very hard to tell, because the number of jobs can vary with the volume of mail.

**Mr. Skoberg:** I presume from your answer, Mr. Minister, that you are completely in agreement with a firm job security clause insofar as a contractual agreement is concerned. You have given that commitment . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** I did not quite get the question. You had better make it a second time.

**Mr. Skoberg:** Are you in agreement with the job security clause in any collective agreement that may be brought about in any proposal. There is still concern throughout Canada in the postal service . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** I think this is one of the reasons why we announced that program during negotiations. Some people may say I am a fool to announce that at this time while we are in negotiations, but if we had waited after negotiations had taken place to announce this huge program, they would have cried "Foul!" and they would have been right.

[Interpretation]

**Mr. Côté (Longueuil):** Let us say that temporary workers in the Post Office that have 10 or 12 years service are almost sure to keep their jobs. For the moment, I can assure you that permanent employees will not lose their jobs.

**Mr. Portelance:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**M. Skoberg:** Pour poursuivre cette question, monsieur le président, monsieur le ministre, employez-vous un nombre croissant d'employés temporaires présentement?

**M. Côté (Longueuil):** Non.

**M. Skoberg:** Quel serait le pourcentage d'employés dans cette catégorie?

**M. Côté (Longueuil):** Si nous comparons les chiffres du nombre d'employés l'année dernière et cette année, nous comptons moins d'employés temporaires et plus d'employés permanents. La différence s'accroît.

**M. Skoberg:** Je crois votre réponse à M. Allmand ou à M. Portelance concernant le nombre d'emplois qui seront peut-être perdus par suite de ce changement, et qu'il n'y a pas de doute qu'une des raisons pour installer l'équipement nécessaire au tri des lettres est que vous avez une méthode qui est censée être plus efficace et plus rapide et réclamant moins de main-d'œuvre pour le tri des lettres. Est-ce exact?

**M. Côté (Longueuil):** La méthode est plus sûre et permet de trier un plus grand volume de courrier dans de plus petits bureaux.

**M. Skoberg:** J'espère que cette méthode est plus sûre que le calcul par ordinateur des prestations d'assurance-chômage. Il n'y a pas de doute que certains emplois seront abolis lorsque ce système sera complètement . . .

**M. Côté (Longueuil):** Les emplois ne seront pas nécessairement perdus mais, à l'avenir, même si le volume de courrier s'accroît, nous n'aurons peut-être pas besoin de personnel supplémentaire.

**M. Skoberg:** Vous n'avez pas directement estimé le nombre d'emplois qui pourraient être abolis par l'installation des machines de tri.

**M. Côté (Longueuil):** C'est très difficile à dire, car le nombre d'emplois peut varier selon le volume du courrier.

**M. Skoberg:** Je suppose, d'après votre réponse, monsieur le ministre, que vous êtes tout à fait d'accord pour adopter une clause garantissant la sécurité de l'emploi dans la convention collective. Vous vous y êtes engagé . . .

**M. Côté (Longueuil):** Je n'ai pas très bien saisi la question. Voulez-vous s'il vous plaît la répéter.

**M. Skoberg:** Êtes-vous d'accord pour adopter une clause garantissant la sécurité de l'emploi dans toutes les conventions collectives. Les employés des Postes éprouvent encore beaucoup d'appréhension au Canada . . .

**M. Côté (Longueuil):** C'est une des raisons pour laquelle nous avons annoncé le programme pendant les négociations. Les uns m'estimeront peut-être insensé de l'avoir annoncé en ce moment, alors que nous sommes à négocier, mais si j'avais attendu après les négociations pour leur annoncer ce programme important, on nous aurait accusé de duplicité et on aurait eu raison.

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** Does your department have a regional salary position on pay or is it on a national scale insofar as the administrative offices are concerned?

**Mr. Côté (Longueuil):** It is national.

**Mr. Skoberg:** Also is your postal employee system national?

**Mr. Côté (Longueuil):** Postal employees I do not think are national...

• 1720

**Mr. Skoberg:** There is no regional disparity in so far as your department is concerned?

**Mr. Côté (Longueuil):** No disparity? No, but there might be disparity in that a salary in Toronto or Montreal is very different from the same salary in Newfoundland or Prince Edward Island, because with the same salary these people can buy a lot more than the people who live in Toronto and Montreal.

**Mr. Skoberg:** But they are the same salaries.

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, they are the same salaries.

**Mr. Nielsen:** Isolated post allowances.

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, for northerners.

**Mr. Skoberg:** On the question that Mr. Allmand was on, and again going back to this clearing of postal boxes, I am given to understand, as we all previously were well aware, that there were clearance times on each street postal box—when the postal box would be cleared. Has this now been taken off these postal boxes in most areas?

**Mr. Côté (Longueuil):** No. What we have on the boxes is how our assured mail program works—to please mail at such a time and it will be delivered the next day or something like that. Mr. Campbell, what exactly is written on the box? Does it give the clearance time?

**Mr. Campbell:** In some instances where we are collecting boxes in a business area it will have a last clearance time just so that business people will know that there will be a later clearance than is shown by assured mail times, but for the most part, the only times shown are the times by which you should deposit mail in order to assure delivery. The critical thing is delivery; it is not the time the mail is picked up.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I am talking now about the residential sections in cities.

**Mr. Campbell:** All right.

**Mr. Skoberg:** If you remove the time the box will be cleared away, then there is no way those boxes will be used to any meaningful extent. I am wondering whether you are trying to dissuade people from using this type of box in residential areas.

**Mr. Campbell:** Not necessarily dissuade them, but the problem is that unless you tell people what time they have to deposit mail in order to achieve a certain delivery, they have no way of knowing what delivery they are getting. Formerly in residential areas we normally picked up mail in the evenings. This seemed to be convenient, of course, for a lot of people, and they thought they were getting better service. But the fact was that that mail, with the exception of local delivery, was not going anywhere. By telling people, for example, that if you deposit by 11 a.m.

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Est-ce que votre ministère fixe le traitement par région ou est-ce que le traitement est établi à l'échelon national comme pour les bureaux d'administration?

**M. Côté (Longueuil):** Le taux est national.

**M. Skoberg:** Est-ce que votre système d'emploi aux Postes est aussi national?

**M. Côté (Longueuil):** Je ne crois pas que le classement des employés des Postes soit uniforme...

**M. Skoberg:** Il n'y a pas de disparités régionales en ce qui concerne votre ministère?

**M. Côté (Longueuil):** De disparités? Non, mais il peut y avoir inégalité parce que le salaire d'un employé à Toronto ou à Montréal n'est pas le même qu'un salaire équivalent à Terre-Neuve ou dans l'Île du Prince-Édouard, car avec ce même traitement, ces derniers employés peuvent acheter beaucoup plus que ceux qui habitent Toronto ou Montréal.

**M. Skoberg:** Mais ce sont des traitements correspondants.

**M. Côté (Longueuil):** Oui, ce sont des traitements correspondants.

**M. Nielsen:** Des indemnités d'isolement.

**M. Côté (Longueuil):** Oui, dans le Nord.

**M. Skoberg:** Au sujet de la question soulevée par M. Allmand et pour revenir à la levée du courrier, on me laisse entendre comme nous le savions très bien déjà que l'heure de la cueillette du courrier est inscrite sur les boîtes postales dans chaque rue. Est-ce que ces indications ont été enlevées des boîtes postales dans la plupart des zones?

**M. Côté (Longueuil):** Non. Ce qui est indiqué sur les boîtes c'est la manière dont fonctionne notre programme de distribution garantie du courrier, soit qu'il est nécessaire de déposer le courrier à un certain moment pour qu'il soit distribué le jour suivant ou autres instructions du genre. Monsieur Campbell qu'est-ce qui est inscrit exactement sur la boîte? Est-ce que cela donne l'heure de la levée du courrier?

**M. Campbell:** Dans certains cas, sur les boîtes des quartiers d'affaires, le moment de la levée du courrier sera indiqué afin que les gens d'affaires sachent que le courrier sera ramassé après l'heure indiquée pour la distribution garantie mais, la plupart du temps, les seules heures indiquées sont celles auxquelles le courrier doit être déposé pour en assurer la livraison. Le point important, c'est la distribution; ce n'est pas le moment où le courrier est recueilli.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je parle maintenant des zones résidentielles dans les villes.

**M. Campbell:** Très bien.

**M. Skoberg:** Si vous faites disparaître de la boîte la mention de l'heure à laquelle le courrier est ramassé, ces boîtes deviendront presque inutiles. Je me demande si vous essayez d'empêcher les gens de se servir de ce genre de boîtes dans les zones résidentielles.

**M. Campbell:** Non pas nécessairement les dissuader mais le problème est que, à moins de dire aux gens à quelle heure ils doivent déposer le courrier pour être certain que la distribution sera faite, ils n'ont aucun moyen de savoir quel genre de distribution ils obtiennent. Autrefois, le courrier des zones résidentielles était recueilli le soir. Cela semblait convenir à beaucoup de gens qui avaient l'impression d'avoir un meilleur service. Mais en réalité ce courrier, sauf la livraison locale, n'allait nulle part. En disant aux gens, par exemple, que s'ils déposent le cour-



*[Text]*

you will get next-day delivery at 24 cities across Canada, we are telling people something that they had no knowledge of before because all we told them was the time at which we picked up the mail. Now we are telling them that if they deposit by a certain time, they will in fact achieve delivery in all these places. That is knowledge that they did not have before, you see.

**Mr. Skoberg:** Yes, but the previous knowledge they had is that they knew when the box was going to be cleared in a residential section. The only point that I am trying to make is that people in residential sections of a city now would like to know when they have to paddle themselves down there and get that letter in that box before it is picked up. Whether it goes any further, of course...

**Mr. Campbell:** Well, 11 a.m. is the time they have to deposit by, simply because the deliveries start at 11 a.m. We do not, for example, say that it is 11 a.m. at this corner, 11.02 a.m. at this corner and 11.05 a.m. at that corner and so on. The problem is that we just do not know from day to day exactly where the truck is going to be. What is said is that they must deposit by 11 a.m. and in fact the pick-up commences at 11 a.m. but it may commence at different places at different times, if you follow me. But it is 11 a.m.

**Mr. Skoberg:** It is remarkable that a few years ago we could pretty well tell when the mail was going to be cleared.

**Mr. Campbell:** I know. That is right.

**Mr. Skoberg:** Now that they have computerized society, you cannot even tell the people in the country what...

**Mr. Campbell:** The most they are going to gain is maybe 20 minutes because of the way the trucks move and they change from day to day. You could have flexibility in your pick-up.

**Mr. Skoberg:** I presume then that even the time of 11 a.m. is not put on the letter boxes. Nothing.

**Mr. Campbell:** Oh, yes. There is 11 a.m.

**Mr. Skoberg:** On every letter box?

**Mr. Campbell:** Yes, if it is 11 a.m. In some cities it may be 10.30 a.m., in some cities it may be 11 a.m. The time may vary slightly from city to city.

**Mr. Skoberg:** Are all residential mail boxes only cleared once a day now?

**Mr. Côté (Longueuil):** Not necessarily. It depends on the volume. After a while when we go to a box on the corner and get only one or two letters a day in one box, it is no use to go there twice a day because it is the people's money we are spending and it mounts up in our deficit. However, we are trying to get the people to mail at a certain time and if possible we are trying to have one collection a day.

• 1725

I would like to tell the people not to mail at night so the mail will not stay in the boxes at night. Then there will be fewer thefts and more security.

*[Interpretation]*

rier à 11 h. du matin, la distribution en sera faite le jour suivant dans 24 villes du Canada nous leur disons quelque chose qu'ils ignoraient d'abord car nous n'indiquions que le moment où le courrier était ramassé. Nous leur disons maintenant que s'ils déposent le courrier à un certain moment, la distribution en sera assurée dans tous ces endroits. C'est ce qu'ils ne savaient pas avant, voyez-vous.

**M. Skoberg:** Oui, mais ce qu'ils savaient précédemment c'est l'heure à laquelle la boîte allait être vidée dans la zone résidentielle. Ce que j'essaie de souligner, c'est que les gens des zones résidentielles urbaines aimeraient savoir à quel moment ils doivent se déplacer pour déposer une lettre dans la boîte avant que la levée du courrier ne soit faite. Si cela va plus loin naturellement...

**M. Campbell:** Eh bien, ils doivent déposer le courrier à 11h. du matin simplement parce que les livraisons commencent à 11h. du matin. Nous ne disons pas, par exemple, que ce sera 11h. du matin à tel coin de rue, 11h.02 à tel autre coin de rue et 11h.05 à un autre coin de rue et ainsi de suite. Le problème c'est que nous ne savons tout simplement pas d'un jour à l'autre à quel moment le camion passera. Ce qu'on demande c'est que le courrier soit déposé avant 11h. du matin car, en fait, la levée commence à 11h. du matin; mais elle peut commencer à différents endroits à divers moments, si vous me comprenez bien, mais le point de départ est 11h. du matin.

**M. Skoberg:** Il est à observer qu'il y a quelques années nous pouvions dire presque exactement à quel moment le courrier allait être ramassé.

**M. Campbell:** Je sais. C'est exact.

**M. Skoberg:** Maintenant que tout marche à l'ordinateur, on ne peut même plus dire aux gens du pays ce que...

**M. Campbell:** Ils peuvent gagner au plus 20 minutes suivant le parcours des camions qui varie d'un jour à l'autre. Il pourrait y avoir une certaine flexibilité du service pour la levée du courrier.

**M. Skoberg:** Je présume alors que même l'heure 11h. du matin n'est pas indiquée sur les boîtes à lettres. Rien n'est indiqué.

**M. Campbell:** Oh, oui. 11h. du matin est indiqué.

**M. Skoberg:** Sur chaque boîte à lettres?

**M. Campbell:** Oui si, 11h. du matin est l'heure qui doit être indiquée. Dans certaines villes cela pourrait être 10h.30 du matin, dans d'autres, 11h. du matin. L'heure peut varier légèrement d'une ville à l'autre.

**M. Skoberg:** Est-ce que les boîtes postales des zones résidentielles ne sont vidées qu'une fois par jour?

**M. Côté (Longueuil):** Pas nécessairement. Cela dépend du volume du courrier. Il est inutile que nous allions relever une ou deux lettres seulement par jour dans une certaine boîte car nous dépensons l'argent des Canadiens et cela se manifeste dans notre déficit. Cependant, nous essayons de demander à chacun de poster le courrier à une certaine heure et, si possible, nous le recueillerons une fois par jour.

Je voudrais avertir chacun de ne pas mettre le courrier à la poste le soir afin d'éviter qu'il reste dans les boîtes toute la nuit. Il y aurait alors moins de vols et davantage de sécurité.

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** You cannot regiment people to that extent by telling them when to drop their letters in the boxes. To get back to this 3 o'clock each day which is your state dtime to try to guarantee delivery, you talked about how easy it is to have the mail in those boxes by 3 o'clock in the afternoon. How many businesses now in the smaller centres, in the smaller cities—I am not talking about Toronto, Montreal or the like—in the West, for example, are going to have an opportunity of clearing up their desks by 3 o'clock in the afternoon so their secretaries can run down or the owners themselves may have to run down to try to put the mail in the box by 3 o'clock, when previously we had a service that you could mail in the evening at 5 o'clock and it would be delivered the next day 40, 100 or 200 miles away. The service has deteriorated in so far as the business community in the smaller centres is concerned.

**Mr. Côté (Longueuil):** I do not accept that, but the main thing, as I said before, is not to fool people. We are telling them if you want it to be delivered the next day and this is what we can do, please give it to us before 3 o'clock or bring it to the Post Office before 5 o'clock.

**Mr. Skoberg:** However, you did it before. You delivered the mail the next day with 5 o'clock deadline.

**Mr. Côté (Longueuil):** We could not assure it before.

**Mr. Skoberg:** It was a lot surer than it is now.

**Mr. Côté (Longueuil):** This is not quite true, Mr. Chairman. I know I should not say that, but maybe years ago it was like that. At that time we had most of our employees in the Post Office working on night shifts just because the people could not give us their letters two hours before we asked them. Now if they give them to us two hours before the 5 o'clock closing of the office, we have many people who are working on the day shift instead of the night shift in the Post Office.

**Mr. Skoberg:** What Department is arranging for the advertising in so far as the zip code and the time of mailing and the likes of that? Where is this advertising brought in?

**Mr. Côté (Longueuil):** It is not a zip code, it is a postal code.

**Mr. Skoberg:** All right.

**An hon. Member:** It is a zap code.

**The Chairman:** Mr. Skoberg, before 5:30 p.m. if you want to wait, I think Mr. Fultz would have...

**Mr. Skoberg:** He can take my question as notice then and try to get me an answer later.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I have a point of order I wish to raise.

**The Chairman:** Yes, you might just as well do it now.

**Mr. Danforth:** My point of order is a short one. I do not wish to trespass on the patience of the Committee, but in order to expedite the problem that we have been dealing with this afternoon, might I ask if it would be possible to furnish each of the members of the Committee with either an illustration or an isometric drawing of each of the three main components we are dealing with; the desks, the letter sorting machines and the translators?

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Il est impossible de régimenter les gens en leur disant à quelle heure ils doivent poster leur courrier. Pour en revenir à cette limite de 3 heures tous les jours, qui, d'après vous, vous permet de garantir la livraison, vous avez dit qu'il était très facile de poster le courrier avant 3 heures de l'après-midi. Combien de petits bureaux situés dans les petits centres, les petites villes—je ne parle pas de Toronto, de Montréal ni des grandes villes—mais dans l'Ouest par exemple, combien vont pouvoir terminer leur travail avant 3 heures de l'après-midi pour que leurs secrétaires ou eux-mêmes se dépêchent d'aller poster le courrier avant 3 heures, alors que nous disposions auparavant d'un service postal qui permettait de faire parvenir le lendemain à 40, 100 ou 200 milles de distance, le courrier posté la veille à 5 heures. Le service postal s'est détérioré en ce qui concerne les petites communautés d'affaires des petites villes.

**M. Côté (Longueuil):** Je ne suis pas d'accord mais le plus important, comme je l'ai déjà dit, est de ne tromper personne. Si vous voulez que le courrier soit livré le lendemain, nous pouvons le faire mais vous devez nous le remettre avant 3 heures ou l'apporter au bureau de poste avant 5 heures.

**M. Skoberg:** Cependant, vous assuriez le service auparavant. Vous pouviez livrer le courrier posté la veille avant 5 heures.

**M. Côté (Longueuil):** Nous ne pouvions pas l'assurer auparavant.

**M. Skoberg:** Le service était bien plus sûr qu'il ne l'est maintenant.

**M. Côté (Longueuil):** Ceci n'est pas tout à fait vrai, monsieur le président. Je sais que je ne devrais pas le dire, mais il se peut que cela ait été le cas il y a plusieurs années. La plupart de nos employés des Postes travaillaient en équipes de nuit car les gens ne pouvaient pas nous remettre leur courrier deux heures avant que nous le demandions. Maintenant s'ils nous remettent leur courrier deux heures avant la fermeture du bureau à 5 heures, un grand nombre d'employés des Postes peuvent travailler de jour plutôt que de nuit.

**M. Skoberg:** Quel ministère s'occupe de la publicité en ce qui concerne le code régional, les horaires, etc.? D'où provient cette publicité?

**M. Côté (Longueuil):** Il ne s'agit pas d'un code régional mais d'un code postal.

**M. Skoberg:** Très bien.

**Une voix:** C'est un code zap.

**Le président:** Monsieur Skoberg, avant 5h.30 si vous voulez attendre, je crois que M. Fultz voudrait...

**M. Skoberg:** Il peut prendre note de ma question et essayer de me donner une réponse plus tard.

**M. Danforth:** Monsieur le président, je voudrais invoquer le Règlement.

**Le président:** Oui, vous pouvez le faire maintenant.

**M. Danforth:** La question que je soulève est très courte. Je ne veux pas abuser de la patience du Comité mais, afin de régler rapidement le problème dont nous avons discuté cet après-midi, est-il possible de donner à chacun des membres du Comité une illustration ou un dessin isométrique de chacun des trois éléments que nous étudions; les pupitres, les trieuses de lettres et les lecteurs?



[Text]

**Mr. Côté (Longueuil):** Do you want to know if they are all made in the same way.

**Mr. Danforth:** No, I would like to either have an illustration or an isometric drawing so that we know what we are dealing with. Many of us are not familiar with the Post Office and its workings. I just wonder if it might be possible for us to . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** We had one at the press conference.

**Mr. Fultz:** I have coloured slides that I would be glad to lend to you.

**Mr. Côté (Longueuil):** No, but we can have copies of that.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I just wonder if we can have copy because many of us who are not familiar with the Post Office system do not know whether we are dealing with something the size of a cigar box or the size of a building.

**Mr. Côté (Longueuil):** I can put it in perspective for you.

**Mr. Danforth:** No, I would like it so that we have an idea how many personnel are employed with each machine and something of the actual operational capacity of it.

**A Witness:** Those are the pictures. I do not have the masters of that.

**Mr. Côté (Longueuil):** We had pictures at the press conference. Can we get copies of the press conference report? Do we have them?

**A Witness:** We do not have one for every member.

**Mr. Côté (Longueuil):** We can get one for every member.

**The Chairman:** Will that be all right, Mr. Danforth?

**Mr. Danforth:** That will be just fine, Mr. Chairman.

**The Chairman:** What was the result of your telephone call?

**Mr. Fultz:** Mr. Chairman, I called ITT and they are perfectly content to have the documents exposed to the view of the Committee but they would be happy if it stayed in the Committee rather than get outside. The reason is the prices, which they realize will have to become part of the public domain later on, but they would prefer not to have them that way at the present time. Perhaps we could come to some equitable arrangement whereby we could give Mr. Nielsen copies or anybody that wanted to have copies.

**Mr. Nielsen:** On the point, Mr. Chairman, I do not know what interest the other members of the Committee have in the matter but if they are not interested in seeing the documents, the fewer there are out, of course, the less likelihood there will be for a leak. I am interested. I want to see it and to study it and if the Committee is prepared to accede I suggest that perhaps a single copy might be given to me on the same undertaking both as a member and . . .

**Mr. Pringle:** At least we would know where the leak came from.

[Interpretation]

**M. Côté (Longueuil):** Voulez-vous savoir s'ils sont tous faits de la même façon?

**M. Danforth:** Non, je voudrais avoir une illustration ou un dessin isométrique qui nous décrive les éléments que nous étudions. Un grand nombre d'entre nous ne connaissent pas bien le fonctionnement de la poste. Je voudrais simplement savoir s'il est possible de . . .

**M. Côté (Longueuil):** Nous avons des illustrations lors de la conférence de presse.

**M. Fultz:** J'ai des diapositives en couleur que je serais heureux de vous prêter.

**M. Côté (Longueuil):** Nous pouvons en obtenir des copies.

**M. Danforth:** Monsieur le président, je voudrais savoir si nous pouvons en avoir des copies car certains d'entre nous, qui ne connaissent pas bien le système de la poste, ne savent pas exactement si nous étudions des éléments de la taille d'une boîte de cigares ou d'un édifice.

**M. Côté (Longueuil):** Je peux vous en présenter une perspective.

**M. Danforth:** Non, je voudrais une illustration pour avoir une idée du nombre d'employés pour chaque machine et sa capacité effective de fonctionnement.

**Un témoin:** Voici les photos. Je n'en ai pas les originaux.

**M. Côté (Longueuil):** Nous avons des photos lors de la conférence de presse. Pouvons-nous obtenir des copies du rapport de la conférence de presse? En avons-nous?

**Un témoin:** Nous n'en avons pas une pour chaque membre.

**M. Côté (Longueuil):** Nous pouvons en obtenir une pour chaque membre.

**Le président:** Êtes-vous satisfait, monsieur Danforth?

**M. Danforth:** Ce sera parfait, monsieur le président.

**Le président:** Quel est le résultat de votre coup de téléphone?

**M. Fultz:** Monsieur le président, j'ai téléphoné à l'ITT et ses représentants consentent à ce que les documents soient mis à la disposition des membres du Comité, mais ils préfèrent que seuls les membres du Comité les voient. Ils comprennent bien que les prix mentionnés devront être publiés un peu plus tard, mais ils préféreraient garder le secret pour le moment. Nous pourrions peut-être en venir à un arrangement équitable, en donnant des exemplaires à M. Nielsen et à tous les membres du Comité qui veulent en avoir.

**M. Nielsen:** Monsieur le président, j'ignore si les autres membres du Comité s'intéressent à la question, mais s'ils ne désirent pas voir les documents, il serait alors préférable d'en distribuer le moins possible pour éviter les fuites. Je m'intéresse à la question, je veux voir les documents et les examiner, et si les membres du Comité sont prêts à accepter qu'un seul exemplaire me soit donné, en tant que membre du Comité et . . .

**M. Pringle:** Nous saurions du moins d'où proviendrait la fuite.

## [Texte]

**Mr. Nielsen:** And you would know where it came from.

**The Chairman:** With the assurance that it would not be shown to anybody else, no copies would be given.

**Mr. Nielsen:** Absolutely.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I would like to say that I, too, would like to have a copy as I am interested in this particular subject as well.

**The Chairman:** I think to be fair to everybody, everybody should have a copy.

**Mr. Côté:** But with the assurance that nobody else will see it, and that it will come back here at the end of the hearings.

**Mr. Nielsen:** It will come back sooner than that as far as I am concerned. I just want to look at it.

**The Chairman:** So we may put copies here.

**Mr. Côté:** Those who do not want it do not take it.

**An hon. Member:** There is no point my taking one.

**Mr. Thomas (Maisonneuve):** I do not want to be blamed, Mr. Chairman, if there is a leak so I will not take one.

**The Chairman:** The meeting is adjourned until 8 o'clock tonight in the same room.

## EVENING SITTING

**The Chairman:** Gentlemen, I think we will continue with the question period. I do not think we will have a vote right now, so to save time we will carry on. Were you finished when we adjourned, Mr. Skoberg?

**Mr. Skoberg:** My time was up, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Nielsen.

**Mr. Nielsen:** I would have no objection if Mr. Skoberg wants to finish the point he was dealing with prior to adjournment. I think it is more logical that way than to break things up every 15 minutes.

• 2010

**The Chairman:** Well, I hate to break off a rule, because we have been getting along so well.

**An hon. Member:** With consent.

**The Chairman:** With consent.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, the Minister may have taken as notice the question I asked him, about how the advertising was done in regard to what I called a zip code, which he corrected me on, how it was explained to the public and just what avenues of advertising they used in this regard?

**Mr. Côté (Longueuil):** Well, we have an agency that does that work. We give a press conference in every city, or every province, once it is done, and we advertise by direct mail to everybody on the street. Besides that we help the companies to complete their addresses by adding the code on their lists and so on. However, most of the advertising is done through direct mail.

## [Interprétation]

**M. Nielsen:** Et vous sauriez d'où proviendrait la fuite.

**Le président:** Vous nous donneriez l'assurance que les documents ne seraient montrés à personne d'autre, qu'aucun exemplaire ne serait distribué.

**M. Nielsen:** Absolument.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'aimerais dire que je voudrais bien aussi avoir un exemplaire car je m'intéresse à cette question également.

**Le président:** Je crois que si nous voulons être juste pour tout le monde, chacun devrait en avoir un exemplaire.

**M. Côté:** Mais il faudrait nous assurer que personne d'autre ne verra ces documents, et qu'ils nous reviendront après les séances.

**M. Nielsen:** Ils vous reviendront plus tôt encore, en ce qui me concerne. Je veux simplement y jeter un coup d'œil.

**Le président:** Nous pouvons donc en mettre des exemplaires ici.

**M. Côté:** Ceux qui n'en veulent pas n'ont qu'à ne pas en prendre.

**Une voix:** Je n'ai aucune raison d'en prendre.

**M. Thomas (Maisonneuve):** Je ne veux pas être blâmé, monsieur le président, s'il y a une fuite, alors je n'en prendrai pas.

**Le président:** La séance est ajournée à 8 heures ce soir dans la même pièce.

## SÉANCE DU SOIR

**Le président:** Messieurs, nous allons continuer avec la période des questions. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de passer au vote; nous allons procéder. Monsieur Skoberg, aviez-vous terminé lorsque nous avons ajourné?

**M. Skoberg:** Monsieur le président, mon temps était écoulé.

**Le président:** Monsieur Nielsen.

**M. Nielsen:** Je n'ai pas d'objection à ce que M. Skoberg termine. Je crois que c'est plus logique de procéder de cette façon que de s'interrompre toutes les 15 minutes.

**Le président:** Je n'aime pas enfreindre le Règlement, tout allait si bien.

**Une voix:** D'accord.

**Le président:** D'accord.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, le ministre a peut-être pris note de la question que je lui ai posée afin de savoir de quelle façon la publicité se faisait en ce qui concerne ce que j'ai appelé un code «éclair» ce sur quoi il m'a repris. Comment la chose est-elle expliquée au public et de quel genre de publicité fait-on usage?

**M. Côté (Longueuil):** Nous avons une agence qui s'occupe de ce travail. Nous donnons une conférence de presse dans chaque ville ou chaque province, après quoi nous faisons de la réclame par la poste. En outre, nous aidons les sociétés à compléter leur liste d'adresses en ajoutant le code postal et ainsi de suite. Cependant, la plus grande partie de la réclame se fait directement par la poste.



[Text]

**Mr. Skoberg:** I am thinking particularly of the extensive advertising that has been undertaken in trying to educate the people of Canada in regard to the implementation of the new scheme, the pick-up service and the likes of which we were talking this afternoon. You do not then have a public relations firm hired for this specific purpose?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes, it is Foster Advertising.

**Mr. Skoberg:** Then do you allocate the advertising so far as that public relations firm is concerned by tender across Canada so that everybody gets a piece of the action?

**Mr. Côté (Longueuil):** No.

**Mr. Skoberg:** Could you possibly suggest why you would not?

**Mr. Côté (Longueuil):** They are hired the same way as any other firms that we hire for publicity. Every department hires people for publicity but there are no tenders called.

**Mr. Skoberg:** Are there not a good many public relations firms across Canada that would like to participate in this type of educational program? Are there no invitational tenders to try to bring about the type of results that you would like to see?

**Mr. Côté (Longueuil):** I think we have two or three advertising firms right now. We try to get the best advertising agents that we can for marketing, "mail early" Christmas advertising, the code and assured mail program, and I think we have had good results from these firms. We had a special budget and we are trying to work within it. That budget is approved by Treasury Board.

**Mr. Skoberg:** How do you allocate the advertising funds for this type of an educational program? The specific program I am talking about now is the new system that you are going into.

**Mr. Côté (Longueuil):** How do we allocate it?

**Mr. Skoberg:** How do you allocate the funds to the various regions of Canada? First, where is the headquarters of this public relations firm located?

**Mr. Côté (Longueuil):** Their headquarters is in Toronto.

**Mr. Skoberg:** The point that I am, again, getting at, Mr. Minister, is whether or not those public relations and advertising firms in the western provinces are given a fair chance. They are trying to get a piece of the action, if I may put it that way, in so far as this program is concerned.

**Mr. Côté (Longueuil):** Well, I do not know if Foster has any firms in the west with which they are connected. I know that they have one in Montreal but I do not know if they are connected with another firm in the west.

**Mr. Skoberg:** Do you have the Foster firm on a retainer?

**Mr. Côté (Longueuil):** No, they are hired for a certain project and we have contracts with them.

**Mr. Skoberg:** Do you think I am unfair in suggesting, Mr. Minister, that there are other firms in Canada that perhaps could do the same type of a job and that ...

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Je songe à la réclame intensive menée pour éduquer le peuple canadien en ce qui concerne le nouveau régime comme le service de «cueillette» et d'autres dont nous avons parlé cet après-midi. Vous ne vous êtes donc pas acquis les services d'une maison de relations publiques à cet effet?

**M. Côté (Longueuil):** Oui, Foster Advertising.

**M. Skoberg:** Est-ce que vous accordez de la réclame à cette société par soumission, est-ce chacun à l'occasion d'obtenir des contrats?

**M. Côté (Longueuil):** Non.

**M. Skoberg:** Pourriez-vous nous dire pourquoi?

**M. Côté (Longueuil):** C'est la façon de procéder lorsqu'on fait appel à une maison de réclame. Chaque ministère retient les services de maisons de publicité mais il n'y a pas d'appel d'offres.

**M. Skoberg:** N'y a-t-il pas plusieurs sociétés de relations publiques au Canada qui aimeraient participer à ce genre de programme éducatif? Ne sont-elles pas invitées à y participer?

**M. Côté (Longueuil):** Nous avons deux ou trois sociétés de publicité à l'heure actuelle. Nous essayons d'obtenir les meilleurs agents de publicité pour la commercialisation, la publicité de Noël «postez tôt», le code postal, la poste assurée; je crois que les résultats sont bons. Nous avions un budget spécial et nous essayons de nous y conformer. Ce budget est autorisé par le Conseil du Trésor.

**M. Skoberg:** De quelle façon attribuez-vous les fonds pour ce genre de programmes éducatifs? Le programme dont je parle actuellement est le nouveau régime que vous inaugurez.

**M. Côté (Longueuil):** De quelle façon nous attribuons les fonds?

**M. Skoberg:** De quelle façon répartissez vous les fonds dans les diverses régions du Canada? En premier lieu, où se trouve le siège de cette société de relations publiques?

**M. Côté (Longueuil):** Le bureau principal est à Toronto.

**M. Skoberg:** Ce à quoi je veux en venir, monsieur le ministre, c'est savoir si les sociétés des relations publiques et agences de publicité des provinces de l'Ouest ont une chance. Elles aimeraient elles aussi participer à ce programme.

**M. Côté (Longueuil):** Je ne sais pas si la société Foster a des filiales dans l'Ouest. Il y en a une à Montréal. J'ignore quelle est la situation dans l'Ouest.

**M. Skoberg:** Est-ce que vous payez cette société à l'acte?

**M. Côté (Longueuil):** Non, nous l'embauchons pour un certain projet et nous lui adjugeons des contrats.

**M. Skoberg:** Monsieur le ministre, croyez-vous que j'ai tort de dire que d'autres sociétés au Canada pourraient faire le même genre de travail.

## [Texte]

**Mr. Côté (Longueuil):** Sure, there could be.

**Mr. Skoberg:** ... that public money should be distributed to other parts of the nation?

• 2015

**Mr. Côté (Longueuil):** There certainly are good firms right through the country but we cannot get them all into one program or two programs. We have to get one firm to specialize on a certain advertisement. We also have some from them. We allocate some advertising to the press through different newspapers, radio stations and so on. However, it has to be under one company and it is very specialized work that they are doing. Once they have done it, it is very hard to switch a small part from one to the other.

**Mr. Skoberg:** I think you probably recognize the fact by now that I am very much opposed to this type of selection.

**Mr. Côté (Longueuil):** It may not be the best way to do it. There might be other ways. It might have been through contest. I think when Foster was hired, he was hired after a public contest and he was picked as the best firm for that kind of work.

**Mr. Skoberg:** How long ago, Mr. Minister?

**Mr. Côté (Longueuil):** I think that was in 1969.

**Mr. Skoberg:** There has been no change since then?

**Mr. Côté (Longueuil):** Since then we have hired two other firms besides Foster. We have added two others to that one.

**Mr. Skoberg:** Could you or one of your departmental officials indicate how much money has been expended on public relations and explaining this new program to the citizens of Canada.

**Mr. Côté (Longueuil):** Do you mean the coding? Close to \$300,000 has been expended.

**Mr. Skoberg:** This has all been allocated from the head office here in Ottawa and not from the regional headquarters?

**Mr. Côté (Longueuil):** No. It was direct from here.

**Mr. Skoberg:** That is all, Mr. Chairman.

**Mr. Côté (Longueuil):** I have just been told that Foster has offices in Vancouver, Edmonton, Winnipeg and Montreal, and the main office is in Toronto.

**Mr. Skoberg:** Perhaps you could suggest to him that if he could find an office in Saskatchewan we might look to that. Those are all the questions I have on that line, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Nielsen.

**Mr. Nielsen:** I would like to have Mr. Mackay as a witness so that I can put some questions to him directly.

**Mr. Côté (Longueuil):** I think, Mr. Chairman, I have made my point clear enough that I am the Minister responsible. Questions could be put to me and if I cannot answer them I can ask my officials. I think we should follow the same procedure that we have in the House. The ministers are supposed to answer for their officials.

## [Interprétation]

**M. Côté (Longueuil):** Pas du tout, c'est bien possible.

**M. Skoberg:** Que les deniers publics pourraient être attribués à d'autres parties du Canada?

**M. Côté (Longueuil):** Il y a certainement d'autres bonnes agences au Canada, mais nous ne pouvons pas toutes les embaucher pour un programme ou deux. Il nous faut une société qui se spécialise dans un certain genre de publicité. C'est ce que nous obtenons. Nous accordons des contrats à la presse, à différents journaux, à des postes radiophoniques. Toutefois, il faut que ce soit sous la direction d'une seule société, car il s'agit d'un travail très spécialisé. Une fois le travail commencé, il est difficile de faire appel à d'autres agences.

**M. Skoberg:** Vous avez dû vous apercevoir que je ne suis pas en faveur de cette façon de procéder.

**M. Côté (Richelieu):** Ce n'est peut-être pas ce qu'il y a de plus indiqué. Il y a peut-être d'autres façons. La sélection peut se faire par voie de concours. Je crois que lorsque la société Foster a été embauchée, c'est à la suite d'un concours public; elle a été choisie comme la meilleure société pour ce genre de travail.

**M. Skoberg:** Il y a combien de temps, monsieur le ministre?

**M. Côté (Longueuil):** Je crois que c'était en 1969.

**M. Skoberg:** Il n'y a pas eu de changement depuis?

**M. Côté (Longueuil):** Depuis, nous avons embauché deux autres sociétés.

**M. Skoberg:** Est-ce que l'un de vos fonctionnaires ou vous-même pourriez nous indiquer quelles sont les dépenses pour les relations publiques et la réclame au sujet du nouveau programme afin de renseigner les citoyens du Canada?

**M. Côté (Longueuil):** Voulez-vous parler du code postal? Près de 300,000 dollars ont été dépensés.

**M. Skoberg:** Cette somme a été attribuée du bureau central à Ottawa et non des bureaux régionaux?

**M. Côté (Longueuil):** Cette somme a été dépensée directement par le bureau central.

**M. Skoberg:** C'est tout, monsieur le président.

**M. Côté (Longueuil):** On m'informe que la société Foster a des bureaux à Vancouver, Winnipeg, Edmonton et Montréal; le siège social est situé à Toronto.

**M. Skoberg:** Vous pourriez peut-être proposer qu'on établisse un bureau en Saskatchewan; nous serions intéressés. Voilà toutes les questions que j'ai sur ce sujet, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Nielsen.

**Mr. Nielsen:** J'aimerais entendre monsieur Mackay comme témoin; j'aurais quelques questions à lui poser.

**M. Côté (Longueuil):** Il me semble, monsieur le président, avoir indiqué clairement que je suis le ministre responsable. Les questions peuvent m'être adressées directement, et si je puis répondre, je demanderai à mes fonctionnaires de le faire pour moi. Nous devrions suivre la même procédure qu'à la Chambre. Les ministres sont censés répondre pour leurs fonctionnaires.



[Text]

**Mr. Nielsen:** No. With respect to the Minister, Mr. Chairman, it has long been a practice in the Committee system—certainly as long as I have been here and that was before the Minister arrived—that we can have witnesses before the Committee who are not ministers. Indeed, it is a very common practice for deputies and assistant deputies and other officials to testify directly before committees. The practice, indeed, was followed before the Committee on Broadcasting and the Arts.

**The Chairman:** I think, Mr. Nielsen, you have this only when the Minister cannot attend. I believe it has been the practice, when the Minister is here that he answers for his department.

**Mr. Côté (Longueuil):** It has not been many years since the estimates have been transferred to committees. I think it was only two or three years ago. We used to have to pass our estimates through the House.

**Mr. Nielsen:** With respect, Mr. Chairman, it is quite a common practice for departmental witnesses, other than the minister, to appear before committees. This has been a practice for years.

**Mr. Côté (Longueuil):** On the estimates of a department?

**Mr. Nielsen:** Absolutely, for years and years.

**Mr. Duquet:** I do not think this is the practice, Mr. Chairman. You just said so and it is a fact that when the Minister is in the Committee no one answers for him. He can take the questions and give the responses. I think, Mr. Nielsen, you have not been in the Committee so often in the last few years. Perhaps that is why you are not quite familiar with the proceedings.

**Mr. Nielsen:** There are two points that the member raises, Mr. Chairman. First of all, he does not think it is the practice . . .

**The Chairman:** Is there any question that the Minister did not answer to your satisfaction?

**Mr. Nielsen:** First of all, because the member says that it is not the practice . . .

**The Chairman:** No, no. This is not the question. I put the question to you . . .

**Mr. Nielsen:** All right. On a question of privilege, I am answering two matters that have been raised by the member who has just spoken. One is that he assumes it is practice simply because the Minister says so, which is not right; and secondly, he infers that I have not been around committees very often, which is an absolutely false impression to leave with the Committee. Maybe I have not been on this one but I have certainly been around the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development a good deal, and others as well, where he is not present.

• 2020

It is a common practice, I assert that; and if . . .

**The Chairman:** Mr. Nielsen, first of all, I think that all questions should be directed to the Chair. I am the one who would ask the Minister to answer and, if the Minister cannot answer, some of his officials will answer for him.

[Interpretation]

**M. Nielsen:** Avec tout le respect que je dois au ministre, il est depuis longtemps d'usage en comité, du moins autant que je me souviens et j'étais là avant le ministre, d'entendre des témoins qui ne sont pas ministres. Il est d'usage courant que les sous-ministres, les sous-ministres adjoints et autres hauts fonctionnaires comparaissent devant les comités. Cette coutume était suivie bien avant le comité sur la radiodiffusion et les arts.

**Le président:** Monsieur Nielsen, je crois que c'est le cas seulement lorsque le ministre est absent. Je crois que la coutume, lorsque le ministre est présent, veut qu'il réponde pour son ministère.

**M. Côté (Longueuil):** Il n'y a pas bien des années que le budget est renvoyé au comité. Je crois que c'est seulement depuis deux ou trois ans. Avant, nous devions faire adopter notre budget à la Chambre.

**M. Nielsen:** Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, il est d'usage que les témoins des ministères autres que le ministre comparaissent devant le comité. Cela se fait depuis des années.

**M. Côté (Longueuil):** Lorsqu'il s'agit du budget du ministère?

**M. Nielsen:** Certainement, et depuis longtemps.

**M. Duquet:** Monsieur le président, je ne crois pas que ce soit la coutume. Vous venez de le dire, et c'est un fait que lorsque le ministre est présent au comité, personne ne répond en son nom. Il peut répondre aux questions lui-même. Je crains, monsieur Nielsen, que vous n'ayez été absent trop souvent des comités au cours des dernières années. Cela explique peut-être pourquoi vous n'êtes très familier avec la procédure.

**M. Nielsen:** Monsieur le président, le député soulève deux points. Premièrement, il ne croit pas que ce soit la coutume . . .

**Le président:** Y a-t-il une question à laquelle le ministre n'ait pas répondu d'une façon satisfaisante?

**M. Nielsen:** Le député a dit que ce n'était pas la coutume . . .

**Le président:** Ce n'est pas la question. Je vous demande . . .

**M. Nielsen:** Je soulève la question de privilège. Je réponds au député point par point. Premièrement, il présume que c'est la coutume simplement parce que le ministre l'a dit, ce qui n'est pas exact. Deuxièmement, il prétend que je n'ai pas été présent au comité souvent, ce qui est une assertion absolument fautive. Je n'ai peut-être pas été présent très souvent à celui-ci, mais j'ai certainement assisté au comité permanent des affaires indiennes et du Nord canadien, ainsi qu'à d'autres auxquels il était lui-même absent.

C'est d'usage courant, j'en suis sûr, et si . . .

**Le président:** Monsieur Nielsen, premièrement, toutes les questions doivent être adressées au président. Il m'appartient de demander au ministre de répondre et s'il ne peut le faire un de ses fonctionnaires le fera pour lui.

[Texte]

**Mr. Nielsen:** I will just write out a motion, Mr. Chairman, and ask for it to be put. I do not know why there is this reluctance for officials of the department to be examined directly by members.

**The Chairman:** There is no reluctance. I am asking you whether or not you are satisfied with the way the Minister has answered questions that have been put to him.

**Mr. Nielsen:** That is not the test, with respect, Mr. Chairman. The right of this Committee is to have anyone before it it pleases. It has that power given to it by the House.

**Mr. Côté (Longueuil):** In all fairness, Mr. Chairman, it is impossible for a minister who wants to do his job properly to come here to a committee, trying to get his estimates through the Committee—because we have been sent by the House of Commons to come here—and not be able to defend his own estimates, and have to put his officials in the saddle. I am sure that this is not the right procedure. If these had stayed in the House, the officials of the department would not be allowed in the House to answer any questions.

**The Chairman:** Mr. McNulty, on a point of order.

**Mr. Nielsen:** Personally, I would prefer if we were back in the House.

**Mr. McNulty:** In committees in which I have been in the past 10 years, when a minister is present, the questions are directed to the minister. If the minister needs some advice on technical matters or something like that, he can call on his officials; otherwise, I have always understood when the minister is present that the questions are directed to him because he has been requested to appear before the committee.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, do we expect to have a quorum at this meeting so that we can do some business?

**The Chairman:** Yes, we have some more coming. The rules of the House permit us to hear witnesses and the Minister as far as you have questions for them. We do not need a quorum for that.

**Mr. Nielsen:** The rules, with respect, Mr. Chairman, go far beyond restricting us to hear the Minister. With the greatest of respect to you and to other members of the Committee on your side of the House, the rules and the reference that we were given in the House of Commons permit us to examine any witnesses; and it is, despite the fact that—and I do not know who it was that interjected over here—we have not done this over the past 10 years, absolutely incorrect. It is quite a common practice for us to examine, in all committees, witnesses . . .

**Mr. McNulty:** Only after we have questioned the Minister and are not satisfied with his answers.

**Mr. Nielsen:** That is not so. That is simply not so.

**The Chairman:** I have been on the Standing Committee on Transport for 10 years, Mr. Nielsen, and I have never seen anybody else defend his department but the Minister.

[Interprétation]

**M. Nielsen:** Je vais simplement présenter un avis de motion, monsieur le président et demander qu'on passe aux voix. Je ne vois pas pourquoi on se refuse à laisser les députés questionner directement les fonctionnaires du ministère.

**Le président:** On ne s'y refuse pas. Je vous demande si vous êtes satisfait de la façon dont le ministre a répondu à vos questions.

**M. Nielsen:** Ce n'est pas là la question, monsieur le président. Ce comité a le droit d'entendre qui il lui plaît. Ce pouvoir lui a été donné par la Chambre.

**M. Côté (Longueuil):** En toute justice, monsieur le président, il est impossible à un ministre qui veut faire son travail d'une façon satisfaisante de se présenter devant le comité et d'essayer de faire adopter son budget, renvoyé au comité par la Chambre des communes, s'il ne lui est pas donné de le défendre sans mettre ses fonctionnaires sur la sellette. Je suis certain que ce n'est pas là la bonne procédure. Si le budget devait être adopté en Chambre à la Chambre, les fonctionnaires du ministère n'auraient pas le droit de répondre aux questions à la Chambre.

**Le président:** M. McNulty invoque le Règlement.

**M. Nielsen:** Personnellement, je préférerais que nous soyons à la Chambre.

**M. McNulty:** Aux comités dont je fais partie depuis 10 ans, lorsque le ministre est présent, c'est lui qui répond aux questions qui lui sont adressées. Si le ministre a besoin de conseils sur des points techniques ou autres, il fait appel à ses fonctionnaires; autrement, j'ai toujours cru que lorsque le ministre est présent, il doit répondre aux questions. C'est à lui qu'on a demandé de comparaître devant le comité.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, pouvons-nous espérer avoir quorum à cette réunion afin que nous puissions arriver à faire quelque chose?

**Le président:** Nous attendons d'autres députés. Le Règlement de la Chambre nous permet d'entendre des témoins ainsi que le ministre, aussi longtemps qu'on a des questions à leur poser. Nous n'avons pas besoin de quorum pour cela.

**M. Nielsen:** Le Règlement, monsieur le président, va beaucoup plus loin; il ne nous limite au ministre. Avec tout le respect que je vous dois et que je dois aux autres membres du comité, le Règlement et le mandat que nous avons reçu de la Chambre des communes nous permettent de questionner n'importe quel témoin. Je ne sais pas qui a dit que nous ne l'avions pas fait depuis 10 ans; c'est absolument incorrect. C'est pratique courante que de questionner dans tous les comités les témoins . . .

**M. McNulty:** Seulement lorsqu'on a questionné le ministre et que l'un n'est pas satisfait de ses réponses.

**M. Nielsen:** Ce n'est pas exact. Il n'en est pas ainsi.

**Le président:** Je fais partie du Comité permanent des transports depuis 10 ans, monsieur Nielsen, et je n'ai jamais vu personne d'autre que le ministre défendre son ministère.



[Text]

**Mr. Nielsen:** It is not a question of defending at all. The Minister referred to a stand; I do not see a stand here, we are not in a courtroom. This Committee is empowered to inquire into matters affecting the Minister's estimates. One of those matters is \$81 million and the witness has made statements setting out certain names in the House of Commons. One of those names is Mr. Moody. I already have a motion before the Committee to ask him to be here because I want to ask him some questions. Another of those names that the Minister mentioned in the House was Mr. MacKay and I want to ask that gentlemen some questions. What is there to hide?

**Mr. Côté (Longueuil):** But this is very simple. I told you before there is nothing to hide but I have the right to come in front of the Committee alone. I do not need officials to come here.

**Mr. Nielsen:** If the Committee, with respect, requires that you come alone.

**Mr. Côté (Longueuil):** No, sir. I am allowed to come here alone.

• 2025

**Mr. Nielsen:** I submit, Mr. Chairman, that the Minister is here at the request of the Committee and not as of right.

**Mr. McNulty:** That is right. That is why he is the Minister. That is what he is here for.

**Mr. Nielsen:** Now the Committee has been . . .

**The Chairman:** Mr. Nielsen

**Mr. Nielsen:** . . . given that power by the House . . .

**The Chairman:** Mr. Nielsen, why do you not put your question to the Minister. If the Minister cannot answer, well, he can ask some of his staff to help him out to give you your right answer. He can do whatever he wants. I think this is very simple.

**Mr. Nielsen:** Sir, I am not going to simply put my questions to the Minister because you, as Chairman, want me to. I, as a member of this Committee, request that Mr. Mackay, the Deputy, be called as a witness. I request as a member of the Committee that Mr. Moody be called as witness because I want to ask those two gentlemen questions. I am prepared to put a motion to that effect.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** On that point, Mr. Chairman, would it not be correct if anyone of us here put a question to the Minister and through the Minister to one of his departmental officials, which we have been doing all day, it would be perfectly in order. Surely the Minister has openly said that he has nothing to hide and if a question goes to one of his departmental officials, surely he will throw the ball to that departmental official to respond to the question. Am I not correct?

**Mr. Côté (Longueuil):** If I cannot answer the question I will ask my officials to answer.

**Mr. Nielsen:** That is one method of proceeding, Mr. Chairman, but I maintain that the Committee has the right to call any witness it pleases and is not constrained to put questions to that witness through the Minister. The Committee and any member on it has a right to put questions directly to a witness.

[Interpretation]

**M. Nielsen:** Il ne s'agit pas de défendre son ministère. Le ministre a parlé d'une question de principe; il n'en est pas question. Nous ne sommes pas au tribunal. Ce comité a le pouvoir de s'enquérir de questions touchant le budget des dépenses du ministre. Une des questions à l'étude est un montant de 81 millions de dollars. Le témoin a fait des déclarations et dévoilé des noms à la Chambre des communes. Il a été question de M. Moody. J'ai déjà présenté une motion visant à le faire comparaître parce que j'aurais quelques questions à lui poser. Un autre nom que le ministre a mentionné à la Chambre est celui de M. MacKay. J'aimerais l'interroger lui aussi. Qu'y a-t-il à cacher?

**M. Côté (Longueuil):** C'est très simple. Il n'y a rien à cacher, mais j'ai le droit de comparaître seul devant le comité. Je n'ai pas besoin de fonctionnaires pour m'accompagner.

**M. Nielsen:** Si le comité exige que vous veniez seul.

**M. Côté (Longueuil):** Non, monsieur. J'ai le droit de venir seul.

**M. Nielsen:** Je soutiens, monsieur le président, que le ministre est ici à la demande du Comité et non de droit.

**M. McNulty:** C'est exact. C'est pourquoi il est ministre. C'est pour cela qu'il est ici.

**M. Nielsen:** Le Comité a reçu . . .

**Le président:** Monsieur Nielsen.

**M. Nielsen:** . . . ce pouvoir de la Chambre . . .

**Le président:** Monsieur Nielsen, pourquoi ne posez-vous pas la question au ministre. Si le ministre ne peut y répondre il peut demander à l'un de ses fonctionnaires de le faire à sa place. Il peut faire ce qu'il veut. Je crois que c'est très simple.

**M. Nielsen:** Monsieur, je ne poserai pas mes questions au ministre simplement parce que le président me le demande. En ma qualité de membre de ce Comité je demande que M. Mackay, le sous-ministre, soit appelé à comparaître. A ce titre, je demande aussi que M. Moody soit appelé comme témoin parce que j'ai des questions à poser à ces deux messieurs. Je suis prêt à proposer une motion à cet effet.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Sur ce point, monsieur le président, ne serait-il pas dans l'ordre que l'un d'entre nous pose une question au ministre et par le truchement du ministre à l'un de ses fonctionnaires ministériels ce que nous avons fait toute la journée. Le ministre a déclaré ouvertement qu'il n'a rien à cacher et si une question est posée à l'un de ses fonctionnaires il permettra certainement à ce fonctionnaire de répondre à la question. N'ai-je pas raison?

**M. Côté (Longueuil):** Si je ne peux répondre à la question je demanderai à mes fonctionnaires d'y répondre.

**M. Nielsen:** C'est une façon de procéder, monsieur le président, mais je soutiens que le Comité a le droit d'appeler n'importe quel témoin qu'il entend et n'est pas obligé de poser des questions à ce témoin par l'entremise du ministre. Le Comité et chacun de ses membres a le droit de poser des questions directement à un témoin.

[Texte]

**Mr. Duquet:** I do not think that applies on Estimates.

**The Chairman:** I think, Mr. Nielsen, you are simply out of order because the questions should be put to me, to the Chair here, not to the Minister, not to Mr. Mackay; the questions should be put to me.

**Mr. Nielsen:** I am afraid you could not answer the line of questioning that I want to ask Mr. Mackay and he wants to clear up the matter, Mr. Chairman. Therefore, the most expeditious way of doing it would be to allow Mr. Mackay to answer direct.

**The Chairman:** Ask the Minister. If he cannot answer he will ask his personnel to do so. I do not see anything wrong with that.

**Mr. Nielsen:** I am not on a point of order, Mr. Chairman, to be put in a position or conceding a point which I believe to be the right of the Committee and every member on it. The Houses's reference to us is broad enough to allow us to call witnesses and to call for papers and things, and the witnesses I want to call, if the Committee agrees with it, are, first, Mr. Mackay and, second, Mr. Moody. Now, judging from the interjections from the Liberal members, obviously I am going to have that motion defeated, but I want to put it anyway.

**Mr. Duquet:** We are not here as Liberal members, we are here as members of the Committee.

**Mr. Nielsen:** Then act like it.

**Mr. Duquet:** You just said with the agreement of the Committee. It is surely plain now that the Committee does not agree.

**Mr. Nielsen:** That is what I was saying, but I want to put the motion to have the members on record as rejecting that motion.

**The Chairman:** Oh, do not start playing on words.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, on a point of order, once again. I think it is absolutely correct and I was probably mistaken that a question should go through the Minister necessarily to one of the departmental officials and I would presume that it must go through the Chair. You happen to be the Chairman. Whether or not the Minister has objection, of course, is not really the case in point, but whether or not you accept the question directed through you to one of the departmental officials, I believe is the issue at stake right now.

**The Chairman:** Yes.

**An hon. Member:** Fire.

(Interruption because of fire in interpretation booth)

**Mr. Nielsen:** Perhaps, if we are going to adjourn, Mr. Chairman, you might take the question up with the Parliamentary Counsel and in all modesty, I submit to you, you will find that my submissions are correct.

**The Chairman:** The whole trouble is we are going to be behind in our schedule because we were scheduled for three meetings today and if we do have to adjourn now, that would set us back to I do not know what date.

[Interprétation]

**M. Duquet:** Je ne crois pas que cela s'applique au budget des dépenses.

**Le président:** Monsieur Nielsen, vous enfraignez tout simplement le règlement car les questions doivent m'être posées et non au ministre ou à M. Mackay. Les questions doivent être posées au président.

**M. Nielsen:** J'ai bien peur que vous ne pourriez répondre à la lignée de questions que je voudrais poser à M. Mackay et il veut vider la question, monsieur le président. Par conséquent, la façon la plus rapide d'en finir serait de permettre à M. Mackay de répondre directement aux questions.

**Le président:** Demandez au ministre. S'il ne peut répondre, il demandera à son personnel de le faire. Je ne vois rien de mal là-dedans.

**M. Nielsen:** Il ne s'agit pas d'un rappel au règlement, monsieur le président, et je n'ai pas à céder sur un point que j'estime être le droit du Comité et de chacun de ses membres. Le mandat que la Chambre nous confère est assez étendu pour nous permettre de convoquer des témoins et de demander de la documentation et les témoins que j'aimerais convoquer avec l'accord du Comité, sont M. Mackay et M. Moody. Si j'en juge d'après les protestations des députés libéraux, ma motion essuiera une défaite mais je la présente quand même.

**M. Duquet:** Nous ne sommes pas ici en tant que députés libéraux mais en tant que membres du Comité.

**M. Nielsen:** Alors agissez en conséquence.

**M. Duquet:** Vous venez de dire avec l'assentiment du Comité. Il me semble très clair que le Comité n'est pas d'accord.

**M. Nielsen:** C'est ce que je viens de dire, mais je présente la motion pour qu'elle soit consigné au compte rendu, et on verra que la motion a été rejetée par les membres du Comité.

**Le président:** Cessez de jouer sur les mots.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'en appelle au règlement encore une fois. Vous avez entièrement raison et je crois que je faisais erreur en disant qu'une question doit être posée aux fonctionnaires ministériels par l'entremise du ministre et je suppose qu'elle doit s'adresser au président. Vous être le président. Que le ministre s'y oppose ou non n'est pas la question qui nous occupe, mais la question à débattre est de savoir si vous acceptez qu'une question soit adressée aux fonctionnaires ministériels par votre entremise.

**Le président:** Oui.

**Une voix:** Au feu.

(Interruption à cause d'un incendie dans la cabine d'interprétation)

**M. Nielsen:** S'il nous faut ajourner, monsieur le président, vous pouvez peut-être soumettre la question au conseiller parlementaire et en toute honnêteté, je soutiens que mes allégations sont exactes.

**Le président:** Cela nous retarderait dans notre horaire car nous devions avoir trois réunions aujourd'hui et si nous devons ajourner maintenant cela nous reportera à je ne sais quelle date.



[Text]

**Mr. Nielsen:** I will be here.

**M. Portelance:** Monsieur le président, si vous voulez ajourner, il n'y a plus d'interprétation simultanée.

**Le président:** Ce n'est peut-être que temporaire.

• 2030

**Mr. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** I will have to speak English and you will have to speak French, then.

**Mr. Nielsen:** You would get even more annoyed at me if I spoke French. But there would appear to be some fire danger between the outer ceiling and the inner ceiling.

**Mr. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** That is a technical point.

**Mr. Crossman:** Mr. Chairman, I cannot see that there is any possibility of repairing the system, so I do not see why we should not adjourn.

**The Chairman:** Just wait two minutes and we will find out, Mr. Crossman.

**Mr. Côté (Longueuil):** Mr. Chairman, I do not know if we should use the committee's time in this matter. I am not an expert. If it is the practice of the committee I would have no objection, but I am afraid that it is not a practicality to call witnesses. As the Minister I am responsible for my own estimates. If there are questions put to me and I cannot answer them myself, I will ask my officials to answer them.

**Mr. Nielsen:** I am afraid I cannot agree with the Minister's interpretation of the practice. There is a motion but I know it cannot be put now because we do not have a quorum. You also have my motion with respect to Mr. Moody. I would suggest that in view of what has happened we adjourn and that you, Mr. Chairman, consult with parliamentary counsel to see whether or not I am correct in this and follow his advice.

**The Chairman:** I do not have the choice, Mr. Nielsen. It also takes a quorum to adjourn.

**M. Thomas:** Malgré toute l'estime que j'ai pour notre collègue du Yukon, je ne voudrais pas qu'il soit dit que c'est parce que nous n'avons pas quorum. Do you understand me? I do not want you to think that we are asking to adjourn because of a lack of quorum. It is on account of technical problems.

**Mr. Nielsen:** It is working.

**Mr. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** My language is French and I want to use it with the translation.

**The Chairman:** Order.

**Mr. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** I am not a lawyer, but I know that since the beginning you have been trying to annoy us with that. Now you are not helping anybody. You are helping yourself. You can call all your voters here if you like, witnesses or anything. You can do what you like.

We have been listening to you all day. This is the third session and you have had the floor all the time.

[Interpretation]

**M. Nielsen:** J'y serai.

**Mr. Portelance:** Mr. Chairman, if you would adjourn there is no more simultaneous translation.

**The Chairman:** It may be just temporary.

**M. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** Il faudra que je parle anglais et que vous parliez français.

**M. Nielsen:** Vous seriez encore bien plus ennuyé si je devais parler français. Il semble y avoir danger d'incendie entre le plafond intérieur et le plafond extérieur.

**M. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** C'est une question technique.

**M. Crossman:** Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit possible de réparer le système; alors, pourquoi ne pas ajourner.

**Le président:** Veuillez attendre deux minutes et nous allons nous enquerir.

**M. Côté (Longueuil):** Monsieur le président, je ne sais si nous devrions utiliser le temps du comité pour cette question. Je ne suis pas un expert. Si c'est dans l'usage du comité, je n'ai pas d'objection, mais je ne crois pas que ce soit la pratique de convoquer les témoins. En ma qualité de ministre, je suis responsable de mon budget des dépenses. S'il y a des questions auxquelles je ne puis répondre moi-même, je demanderai à mes fonctionnaires d'y répondre.

**M. Nielsen:** Je ne suis pas d'accord avec le ministre en ce qui concerne la procédure. Il y a une motion, mais je sais qu'elle ne peut passer aux voix car il n'y a pas quorum. Vous avez aussi ma motion en ce qui concerne M. Moody. Étant donné le contre-temps qui vient de se produire, je propose que nous lèverions la séance et que le président consulte le conseiller parlementaire pour trancher la question. Nous suivrons son conseil.

**Le président:** Je n'ai pas le choix, monsieur Nielsen, il faut aussi quorum pour ajourner.

**Mr. Thomas:** In spite of all the respect that I have for my colleague from the Yukon, I would not like it to be said that it is because we do not have a quorum. Me comprenez-vous? Je ne veux pas que vous pensiez que nous demandons l'ajournement parce qu'il n'y a pas quorum. C'est à cause de problèmes techniques.

**M. Nielsen:** Le système fonctionne.

**M. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** Ma langue maternelle est le français et je veux l'utiliser avec le service de l'interprétation.

**Le président:** A l'ordre.

**M. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** Je ne suis pas avocat, mais je sais que depuis le début vous nous ennuyé avec cela. Vous n'aidez personne de cette façon. Vous vous aidez vous-même. Vous pouvez convoquer tous vos électeurs et tous les témoins que vous voudrez. Vous pouvez faire ce que vous voulez.

Vous avez parlé toute la journée. C'est la troisième séance et vous avez eu la parole tout le temps.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** I will take your question under advisement, Mr. Nielsen. Does anyone else want to question the Minister?

**Mr. Nielsen:** On a point of order, you say you will take my question under advisement. What does that mean, please, Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** Whether the question should be directed to the Chairman or to the Minister or to the . . .

• 2035

**Mr. Nielsen:** I know what the question is, because I was here during the exchange. What I am asking is what does the term "take under advisement" mean? Are you going to seek advice from Parliamentary counsel, follow that advice and bring back a ruling to the Committee?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes . . .

**Mr. Duquet:** That is right, so as to be able to tell you that you are wrong tomorrow.

**Mr. Nielsen:** That may be; I have never asserted, Mr. Chairman, that I am always right. I am not as infallible as the hon. member opposite.

**Mr. Duquet:** It certainly looks like it.

**Mr. Nielsen:** Will that also apply to Mr. Moody?

**Mr. Côté (Longueuil):** A witness is a witness and an official is an official.

**Mr. Nielsen:** First he is and then he is not.

**Mr. Côté (Longueuil):** He is.

**Mr. Nielsen:** And does that apply to any other witnesses that I or other members of the Committee may wish to call from the department?

**Mr. Côté (Longueuil):** That is up to the Committee.

**M. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** Monsieur le président, je suis un peu embêté par tout cela . . .

On dirait que M. Nielsen semble être le seul ici ce soir. Il a raison lorsqu'il dit: «Si le comité demande à rencontrer des témoins,» . . . Mais il ne doit pas oublier qu'il n'est pas seul. A ce moment-là donc, il faudra l'étudier en comité et dire si nous l'acceptons également. Le Comité décidera si l'idée est bonne. Si elle n'est pas bonne, Mon Dieu! qu'on change de sujet.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I am a little concerned at this particular moment with the Minister's suggestion that Mr. Moody is still an officer of the Post Office, . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** He is still a civil servant.

**Mr. Skoberg:** . . . realizing what was said earlier in the day that Mr. Moody was on leave of absence to the corporation.

**Mr. Côté (Longueuil):** Maybe I used the wrong term, if I said that he was an official. He is a civil servant, he is still a civil servant and he is still being paid by the government and the government is reimbursed by ITT. But he is still a civil servant.

[Interprétation]

**Le vice-président:** Votre question sera prise en considération, monsieur Nielsen. Y a-t-il quelqu'un qui veut poser une question au ministre?

**M. Nielsen:** J'en appelle au Règlement, vous dites que vous prendrez ma question en considération. Qu'est-ce que cela signifie, monsieur le président?

**Le vice-président:** A savoir si la question doit s'adresser au président ou au ministre ou aux . . .

**M. Nielsen:** Je sais quelle est la question, j'étais ici pendant cet échange. Je me demande ce que signifient les mots «prendre en considération»? Allez-vous chercher conseil auprès des conseillers parlementaires, suivre ces conseils et communiquer la décision au Comité?

**M. Côté (Longueuil):** Oui . . .

**M. Duquet:** C'est cela, pour que l'on puisse vous dire demain que vous avez eu tort.

**M. Nielsen:** Cela se peut; je n'ai jamais prétendu, monsieur le président, que j'ai toujours raison. Je ne suis pas aussi infallible que l'honorable député qui me fait face.

**M. Duquet:** Il semble en effet que ce soit le cas.

**M. Nielsen:** Est-ce que cela s'applique également à M. Moody?

**M. Côté (Longueuil):** Un témoin est un témoin et un fonctionnaire un fonctionnaire.

**M. Nielsen:** D'abord il l'est ensuite il ne l'est pas.

**M. Côté (Longueuil):** Il l'est.

**M. Nielsen:** Et cela s'applique-t-il à tout autre témoin du ministère qu'un autre membre du comité ou moi-même pourrait convoquer?

**M. Côté (Longueuil):** Il appartient au comité d'en décider.

**Mr. Thomas (Maisonnette-Rosemont):** Mr. Chairman, I am a bit annoyed by all this.

It seems to me that Mr. Nielsen is the only one here tonight. He is right when he says: "If the Committee wishes to meet witnesses", but he should not forget that he is not alone. At that time, the Committee will have to study the question and we will say if we agree also. The Committee will decide if the idea is good. If it is not good, let us change the subject.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je suis un peu inquiet à ce moment-ci de ce que le ministre ait laissé entendre que M. Moody est toujours fonctionnaire du ministère des Postes.

**M. Côté (Longueuil):** Il est toujours fonctionnaire.

**M. Skoberg:** On a dit précisément aujourd'hui que M. Moody était en congé.

**M. Côté (Longueuil):** Je me suis peut-être servi d'un terme impropre si j'ai dit qu'il était un haut fonctionnaire. C'est un fonctionnaire de la Fonction publique, il est toujours fonctionnaire et toujours payé par le gouvernement et le gouvernement est remboursé par l'ITT. Mais il est toujours fonctionnaire.



[Text]

**Mr. Skoberg:** This is the point I tried to raise earlier, Mr. Chairman and Mr. Minister. If Mr. Moody is still an officer of the Post Office and on leave of absence to ITT, and the Post Office is being reimbursed by ITT, is he still holding the privileges afforded a civil servant and an official of the Post Office Department when he is at the same time, on loan to ITT who obtained and was awarded this contract. I think this is really the crunch of the matter and some of the problems that may have entered into this picture. Exactly what is the position of Mr. Moody? I think it bothers the people of Canada to think that someone who may have obtained a \$70-odd million award will have one of the departmental people on loan to the very company that obtained that award. I think there needs to be some very, very clear explanation defining exactly the position that Mr. Moody holds at this time.

**Mr. Côté (Longueuil):** I thought that I had explained it before. Mr. Moody asked in 1968 to go on a CAP program. This is a program where people in any department can ask to go with industry, and there are also some people from industry who come and work in the departments for a certain period of time. The duration of these exchanges, or the time that a civil servant can go into industry, is usually two-years. I think I said Mr. Moody went for three months in 1970.

• 2040

**Mr. Skoberg:** 1971.

**Mr. Côté (Longueuil):** Then the people in CAP could not find a job outside. He went there for three months on a course and he could not find a job in industry. He came back to the post office and the department found him a job within industry. He went to work for ITT on a personnel development program, but he is on loan to ITT or seconded to ITT for a certain period of time. In the department we have one person from Gulf and one from Imperial Oil.

**Mr. Skoberg:** I may be reading this wrong, but it is my understanding that it was suggested that 86 per cent of the content of ITT is Canadian and in the plans themselves, I believe, it suggests that somewhere in the vicinity of 60 per cent was to be Canadian content.

**Mr. Fultz:** The words are "at least 60 per cent".

**Mr. Skoberg:** At least 60 per cent. In the one from the other company, on the Canadian content issue they suggested that they will exceed the 60 per cent minimum required in the various phases from 29, 90, 95, and the over-all with 86 per cent in Plessey. Is that correct?

**Mr. Fultz:** I think you are reading from two things at once. In the first place, in our specifications we said that the Canadian content over the life of the program must be at least 60 per cent. In the Plessey bid they said that the Canadian content in the first three systems would be, as I recall it, 29 per cent and that this is made up solely of duty taxes, sales tax and transportation. There is no Canadian content in the way of job content. Then I think they said they hoped to achieve up to 91 per cent.

In the case of the ITT bid, which you are also looking at, I think the first set of machinery out of Guelph is 74 or 76 per cent and rising to 91 per cent at the end of the program for an average of 86 per cent.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** C'est ce que j'ai tenté de savoir plus tôt, monsieur le président et monsieur le ministre. Si M. Moody est toujours fonctionnaire du ministère des Postes mais en congé puis au service de l'ITT et que le ministère des Postes est remboursé par l'ITT, il détient toujours des privilèges accordés à un fonctionnaire et à un haut fonctionnaire du ministère des Postes, alors qu'en même temps il est prêté à l'ITT qui a obtenu ce contrat. Je crois que c'est là le nœud de l'affaire et des problèmes soulevés dans ce contexte. Quel est exactement le poste de M. Moody? Je crois que les Canadiens sont troublés à la pensée qu'une société qui a pu obtenir un contrat de quelque 70 millions de dollars puisse bénéficier également des services d'un haut fonctionnaire. Je crois qu'il devrait y avoir des explications très très claires sur la situation exacte de M. Moody à l'heure actuelle.

**M. Côté (Longueuil):** Je croyais l'avoir expliqué déjà. M. Moody a demandé en 1968 de faire partie d'un programme PAC. C'est un programme auquel peut participer un fonctionnaire de n'importe quel ministère qui demande d'aller dans l'industrie, de la même façon que certaines personnes de l'industrie peuvent venir travailler dans les ministères pour un certain temps. La durée de ces échanges, ou du stage de fonctionnaire dans l'industrie, est habituellement de deux ans. J'ai déjà dit je crois que M. Moody y avait passé trois mois en 1970.

**M. Skoberg:** 1971.

**M. Côté (Longueuil):** Par la suite, les gens de PAC n'ont pu trouver de travail à l'extérieur. Il a donc suivi un cours pendant trois mois et n'a pas pu trouver de travail dans l'industrie privée. Il est revenu au ministère des Postes qui lui a trouvé du travail dans l'industrie. Il est allé travailler pour l'ITT au sein d'un programme de perfectionnement du personnel, mais il est prêté à l'ITT pour une certaine période de temps. Nous avons au ministère une personne de la Gulf et une autre de l'Imperial Oil.

**M. Skoberg:** Je me trompe peut-être, mais si je comprends bien on a laissé entendre que la part canadienne prévue par l'ITT serait de 86% et dans les plans mêmes on laisse entendre quelque part, je crois, que la participation canadienne était d'environ 60 p. 100.

**M. Fultz:** Les mots sont les suivants: «Au moins 60 p. 100».

**M. Skoberg:** C'est cela. Dans d'autres compagnies la participation canadienne suggérée devait dépasser le minimum de 60 p. 100 requis aux différentes étapes, à partir de 29 jusqu'à 90 et à 95, et pour l'ensemble, 86 p. 100 chez Plessey. Est-ce exact?

**M. Fultz:** Vous lisez à deux endroits à la fois. En premier lieu, dans notre cahier des charges nous avons dit que la participation canadienne pour la durée du programme était d'au moins 60 p. 100. Dans la soumission de Plessey, la participation canadienne dans le cas des trois premiers systèmes avait été fixée, si je me souviens bien, à 29 p. 100, ce qui représente exclusivement des frais de douane, des taxes de vente et le transport. Il n'y a pas de participation canadienne dans le secteur des emplois. Ils ont dit qu'ils espéraient arriver à une proportion de 91 p. 100.

Dans le cas de la soumission de l'ITT que vous êtes en train de regarder, la première série d'appareils vient de Guelph et représente une participation canadienne de 74 à 76 p. 100, qui peut aller jusqu'à 91 p. 100 à la fin du programme, ce qui fait une moyenne de 86 p. 100.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** The words that I am reading, Mr. Chairman and Mr. Minister, are:

That response to these RFQ's has confirmed that a minimum of 60 per cent Canadian content for the over-all program enumerated in system B through you will be achieved.

This is from ITT and it says a minimum of 60 per cent.

**Mr. Fultz:** We required them to expand on that figure and we subsequently got some figures that were quoted.

**Mr. Skoberg:** Has there been some amendment to this award, if the 60 per cent has been amended, to . . .

**Mr. Fultz:** Would you mind holding up what you are reading?

**Mr. Skoberg:** It is Section 1 of the . . .

**Mr. Fultz:** Yes, that statement has been amended.

**Mr. Skoberg:** Where would a person find the amendment?

**Mr. Fultz:** The amendment, sir, I think was in Telexes. This was in the original bid and one of the things we had to go back on it for was one of these particular points.

**Mr. Skoberg:** If I may, I will go to the escalation clause that I was questioning on earlier in the day. It refers to the line of costs of any portion of the equipment which may be imported from Belgium. I wonder whether or not, with all our problems with the monetary system, the evaluation, and whatnot, Mr. Minister, this is going to make any real significant change in the over-all importation of the material that will be necessary for the system?

**Mr. Fultz:** Essentially what you are talking about is 16 per cent of what might, for example, be a \$50 million contract. If that is the case you are talking about \$8 million. If the Canadian dollar does not maintain its present position. If it goes up 10 per cent in relationship to the Belgian frank then we would save \$800,000 and if it goes down 10 per cent we would lose \$800,000. However, that part of the contract which is tied to the international money exchange rates will be affected by the movement of the Canadian dollar.

• 2045

**Mr. Skoberg:** What amount of the contract is in U.S. funds or is obtained from the United States?

**Mr. Fultz:** None.

**Mr. Skoberg:** Nothing.

**Mr. Fultz:** Well, no, the question you asked me was what amount is in U.S. funds. None of it is in U.S. funds. On the other question I do not know. There are some pieces of equipment used in the Canadian electronics industry which are only obtainable in the States and without doubt to the extent that the electronics industry is rationalized there will be some American content but there will be no significant American content. The ITT does not build postal equipment in the States.

**Mr. Skoberg:** I would like to turn to another subject, if I may. Do I still have some time, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Do you have any questions, Mr. Nielsen?

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Voici les mots que j'ai lu, monsieur le président et monsieur le ministre:

Cette réponse aux RFQ a confirmé qu'un minimum de 60 p. 100 de participation canadienne pour le programme global mentionné dans le système B sera réalisé.

C'est l'avis de l'ITT et il est question d'un minimum de 60 p. 100.

**M. Fultz:** Nous avons demandé plus de détails et par la suite nous avons obtenu les chiffres qui ont été cités.

**M. Skoberg:** Il y a-t-il eu des modifications à ce contrat, si le taux de 60 p. 100 a été modifié, pour . . .

**M. Fultz:** Voulez-vous montrer ce que vous lisez présentement?

**M. Skoberg:** Il s'agit de l'article 1 du . . .

**M. Fultz:** Oui, cette déclaration a été modifiée.

**M. Skoberg:** Où pourrions-nous trouver l'amendement?

**M. Fultz:** L'amendement, monsieur, se trouve dans les telex. Il s'agit de la première soumission et nous avons dû revenir sur un de ces points en particulier.

**M. Skoberg:** Si vous me le permettez, je veux passer à la clause d'escalade dont j'ai parlé plus tôt aujourd'hui. Elle a trait à la série des coûts pour toute portion de l'équipement qui pourra être importé de Belgique. Je me demande, monsieur le ministre, si les problèmes monétaires, la réévaluation et je ne sais quoi d'autre, auront un effet important sur l'importation du matériel nécessaire au système?

**M. Fultz:** Essentiellement vous parlez d'un montant qui représente 16 p. 100 environ d'un contrat de \$50 millions de dollars. Si c'est le cas, vous parlez donc d'une somme de \$8 millions. Si le dollar canadien ne garde pas sa valeur actuelle. S'il augmente de 10 p. 100 par rapport au franc belge, nous épargnerons \$800,000 et s'il baisse de 10 p. 100 nous perdrons \$800,000. Toutefois, cette partie du contrat qui se rattache au taux de change des monnaies étrangères sera affectée par les fluctuations du dollar canadien.

**M. Skoberg:** Quelle part du contrat représente des dollars américains ou provient des États-Unis?

**M. Fultz:** Aucune.

**M. Skoberg:** Rien du tout.

**M. Fultz:** Eh bien, non, la question que vous m'avez posée était celle-ci, quel montant en dollars américains. Il n'y a rien en dollars américains. Pour ce qui est de l'autre question, je ne sais pas. Certaines pièces d'équipement utilisées par l'industrie électronique canadienne ne peuvent s'obtenir qu'aux États-Unis et sans aucun doute dans la mesure où l'industrie de l'électronique est rationalisée il y aura une participation américaine, mais elle n'est pas importante. L'ITT ne construit pas d'équipement postal aux États-Unis.

**M. Skoberg:** J'aimerais passer à un autre sujet. Est-ce qu'il me reste encore du temps, monsieur le président?

**Le président:** Est-ce que vous avez des questions, monsieur Nielsen?



[Text]

**Mr. Nielsen:** I do but it is rather useless without a quorum because I wanted to put a motion.

**The Chairman:** All right, Mr. Skoberg, carry on.

**Mr. Skoberg:** I would like to ask the Minister, Mr. Chairman, and I know sometimes this is a no-no land that I may be getting into, but some concern has been evident in regard to the bilingual program. What are the requirements now for employees hiring on with the postal department insofar as the bilingual program is concerned?

**Mr. Côté (Longueuil):** Do you mean the personnel in post offices? We follow the bilingual policy that has been established. There is no big change in the Post Office. I would appreciate it if you would be more specific.

**Mr. Nielsen:** It is in the specifications.

**Mr. Skoberg:** When you hire postal employees at the local level do you have different regulations in different regions of the country for hiring these personnel?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes. If a man is working in an English-speaking community he is requested to speak English.

**Mr. Skoberg:** Is there a difference in pay for those who can speak both official languages and those who do not?

**Mr. Côté (Longueuil):** Do you mean personnel in post offices? There is no difference in pay.

**Mr. Skoberg:** Do the officers of the postal department take the complete immersion course: those who speak English go to St. John in Quebec and those from the Quebec region go to Toronto?

**Mr. Côté (Longueuil):** I know that we have many officials who are on the French course and some are on the English course; the exact number I do not know. I think we have about four or five who are on the French course.

**Mr. Skoberg:** I am thinking of the courses where you move the family and all to the other area that we have had going on for the last couple of years.

**Mr. Côté (Longueuil):** I do not think we have anyone on that course. We had a few a couple of years ago: one family went to Quebec City and one family went to Toronto.

**Mr. Skoberg:** In promotion within the department is there a requirement that the ones making applications for promotion and trying to go up the ladder a little bit must be bilingual?

**Mr. Côté (Longueuil):** In some positions I suppose some have to be bilingual.

**Mr. Skoberg:** Is this a broad national regulation or is it based on the regions?

[Interpretation]

**M. Nielsen:** J'en ai, mais il est inutile de les poser sans qu'il y ait quorum étant donné que je veux déposer une motion.

**Le président:** Très bien, monsieur Skoberg, vous pouvez continuer.

**M. Skoberg:** J'aimerais parler au ministre, monsieur le président, d'un sujet qui est quelquefois tabou, mais certaines personnes ont exprimé des inquiétudes au sujet du programme de bilinguisme. Quelles sont les exigences actuelles pour l'embauche d'employés au ministère des Postes, en ce qui concerne le programme de bilinguisme?

**M. Côté (Longueuil):** Voulez-vous parler du personnel dans les bureaux de poste? Nous donnons suite à la politique de bilinguisme qui a été établie. Il n'y a pas de changements importants au ministère des Postes. J'aimerais que vous soyez un peu plus précis.

**M. Nielsen:** C'est dans le cahier des charges.

**M. Skoberg:** Lorsque vous engagez un employé postal au niveau local, avez-vous des règlements différents pour les différentes régions du pays quant à l'embauche de ces personnes?

**M. Côté (Longueuil):** Oui. Si une personne doit travailler dans un milieu anglophone, elle doit parler l'anglais.

**M. Skoberg:** Y a-t-il une différence de salaire entre ceux qui peuvent parler les deux langues officielles et ceux qui ne le peuvent pas?

**M. Côté (Longueuil):** Voulez-vous parler du personnel dans des bureaux de poste? Il n'y a pas de différence de salaire.

**M. Skoberg:** Les employés du ministère des Postes suivent-ils des cours d'immersion totale: ceux qui parlent l'anglais font-ils un séjour à St-Jean, Québec, et ceux qui parlent français un séjour à Toronto?

**M. Côté (Longueuil):** Je sais que beaucoup de nos hauts fonctionnaires suivent des cours de français et d'autres des cours d'anglais. Je ne connais pas le nombre exact. Je pense qu'il y en a quatre ou cinq qui suivent présentement un cours de français.

**M. Skoberg:** Je parle des cours où vous déplacez toute la famille dans une autre région, ce qui se fait depuis quelques années.

**M. Côté (Longueuil):** Je crois que nous n'avons personne à ce cours. Nous en avons eu il y a quelques années: une famille est allée à Québec et une autre famille à Toronto.

**M. Skoberg:** Pour ce qui est de l'avancement au sein du ministère, exige-t-on des personnes qui veulent de l'avancement et qui cherchent à monter un peu dans la hiérarchie qu'elles soient bilingues?

**M. Côté (Longueuil):** Pour certains postes, je suppose que les personnes doivent être bilingues.

**M. Skoberg:** S'agit-il d'un règlement à l'échelle nationale ou simplement régionale?

[Texte]

**Mr. Côté (Longueuil):** It goes mostly to regions.

**Mr. Skoberg:** Do you hire any of the people that you are looking for—I am thinking of the employee end of it—through manpower offices?

**Mr. Côté (Longueuil):** The Public Service Commission hires employees for us. They have to go through competition like any other public servant. If they pass the competition we take them on but they have to file an application.

• 2050

**Mr. Skoberg:** The public service does not go through Manpower. Is that not correct?

**Mr. Côté (Longueuil):** No.

**Mr. Skoberg:** Of course, you are not answering for the public service but does this thought not seem strange indeed when we are asking business people throughout the country to go through Manpower and here we . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** It is like everybody else. They publicize a certain competition or they advertise that we need so many people, either a letter carrier or a letter sorter, then the people file an application.

**Mr. Skoberg:** We still have a Manpower office, and one side does not know what the other side is doing.

**Mr. Chairman:** I have had correspondence with your department in regard to a revision of rural route mail carriers. I am given to understand that much of the autonomy now is given to the regional people in the particular area. I would like to know whether or not at your headquarters here in Ottawa some consideration is given to the over-all increase for these rural route mail delivery people. No doubt you set down the doctrine and the regulations as to what type and how much the increase will be. Am I correct in saying that now the decision-making is more on the regional basis?

**Mr. Côté (Longueuil):** We have a certain formula that takes into account the number of miles travelled and the number of steps on the route and they should be paid at a certain rate according to region they are in. So they are being paid for the length of the route. We are trying to establish a base where everybody would be treated the same way.

**Mr. Skoberg:** My specific question is whether or not there is decentralization to the local level, and the granting of increases is among this method of decentralization.

**Mr. Côté (Longueuil):** Mr. Cousens, would you come to the table?

**Mr. R. J. Cousens:** There has been decentralization of the administration of contracts for rural routes to the regional level, together with the decentralization of the assessment formula that has been developed as a result of a study by the consultant firm a number of years ago. The regions are now actually doing the actual assessment and the awarding of increases to rural route contractors.

**Mr. Skoberg:** May I ask then to follow that up, whether or not there is any direction given from Ottawa as to the actual number of dollars that the region can allow for an increase in that particular service.

[Interprétation]

**M. Côté (Longueuil):** Je dirais surtout régionale.

**M. Skoberg:** Est-ce que vous embauchez les gens dont vous avez besoin, je parle des employés, par l'intermédiaire des Centres de main-d'œuvre?

**M. Côté (Longueuil):** La Commission de la Fonction publique les engage pour nous. Ces personnes doivent répondre à une demande de concours comme tout autre fonctionnaire. S'ils réussissent le concours nous les engageons mais ils doivent présenter une demande.

**M. Skoberg:** La Fonction publique ne fait pas appel aux Centres de main-d'œuvre, n'est-ce pas?

**M. Côté (Longueuil):** Non.

**M. Skoberg:** Vous ne pouvez parler au nom de la Commission, mais ne vous semble-t-il pas étrange en vérité que lorsqu'on demande aux entreprises partout au pays de passer par l'intermédiaire des Centres de main-d'œuvre et que nous ici . . .

**M. Côté (Longueuil):** C'est pour tout le monde la même chose. La Commission annonce un certain concours, elle annonce des emplois de facteurs ou de trieurs et elle reçoit des demandes.

**M. Skoberg:** Nous avons quand même des centres de main-d'œuvre et il n'y a aucun contact entre ceux-ci et la Commission.

Monsieur le président, j'ai correspondu avec votre ministère concernant la révision de certains itinéraires de la livraison du courrier dans les centres ruraux. Si je comprends bien, se sont les autorités locales qui s'en occupent. J'aimerais savoir si l'Administration centrale envisage une augmentation pour les facteurs ruraux. Vous décidez certainement de la question et établissez des règlements concernant le genre et le montant de l'augmentation. Ai-je raison de croire que la prise de décision est maintenant plutôt au niveau régional?

**M. Côté (Longueuil):** Nous avons une certaine formule qui tient compte du nombre de milles parcourus, du nombre de détours et de la région. Nous sommes en train d'établir une base qui servirait à traiter tout le monde de la même façon.

**M. Skoberg:** Ma question précise est celle-ci: y a-t-il une décentralisation et laisse-t-on aux régions le soin de décider des augmentations?

**M. Côté (Longueuil):** Monsieur Cousens voulez-vous s'il vous plaît venir à la table?

**M. R. J. Cousens:** Il y a eu décentralisation de l'administration des contrats pour les itinéraires ruraux au niveau régional de même qu'une décentralisation dans la formule d'évaluation qui a été établie après une étude faite par une société d'experts conseil il y a quelques années. Les régions s'occupent actuellement de l'évaluation réelle et elles accordent les augmentations aux entrepreneurs ruraux.

**M. Skoberg:** Puis-je poursuivre et demander si Ottawa donne les directives concernant les augmentations maximums que peuvent accorder les services régionaux?



[Text]

**Mr. Cousens:** We do not give any direction with regard to the actual number of dollars. We issue guidelines with respect to the application of the assessment formula. The application of the assessment formula examines a number of elements, not the least of which is the wage level being paid into the community or in the general area; the cost of insurance for vehicles; the cost of licences; the cost of tires, gas and oil; and so on. These elements are adjusted from time to time. The regional people take this information and translate it into their assessment formula.

**Mr. Skoberg:** I hope that they take the depreciation and the likes of that into consideration.

**Mr. Cousens:** Yes. This is one of the items I overlooked, but it is there together with some items that may not appear to be too important such as parking for example or garaging. Very often a rural route contractor uses a vehicle which he uses for other purposes as well. I am referring here to the family passenger car, or the half-ton truck, that he uses for his farm chores and this type of thing. These factors are all taken into consideration.

**Mr. Skoberg:** This is my last question, Mr. Chairman. Some two or three years ago when various changes occurred within the postal department, the then minister assured the Committee that before any further post offices would be closed down there would be a sort of sociological survey taken of the community and the effect that closing may have on that particular community, instead of being based on straight economics. I am wondering whether you, Mr. Minister, could give us that assurance that that policy is still in effect, that small rural post offices will not be closed down until that type of a survey can be taken, instead of just cold, hard, economic facts.

• 2055

**Mr. Côté (Longueuil):** I think I am the Minister who gave that assurance.

**Mr. Skoberg:** I think there was one before you.

**Mr. Côté (Longueuil):** I think I am the one.

**Mr. Skoberg:** If I may, I think I can find it in Hansard, probably, in the Committee report, that, after quite a rendezvous in committee, Mr. Kierans, at that time, did give assurance that the work had been done that had to be done; and I am not disagreeing that there had to be some changes, I am not saying that at all.

**Mr. Côté (Longueuil):** No, but I made a statement to the House saying that no more rural or no more small post offices would be closed based only on the question of economy. I think I am the one who made that statement.

**Mr. Skoberg:** Well, I will show you the transcript of the Transport Committee hearing. It would seem that you both said it, then; we will settle it that way.

That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Nielsen.

**Mr. Nielsen:** From your statement in the House, Mr. Minister, you say that Mr. Moody went to CAP on June 8, 1970. There are a couple of inaccuracies in that statement that I want to draw to the Committee's attention.

[Interpretation]

**M. Cousens:** Nous ne donnons pas de directives dans ce sens. Nous publions des lignes de conduite concernant l'application de la formule d'évaluation qui tient compte d'un certain nombre d'éléments: le niveau des salaires payés dans une collectivité ou dans une région particulière; le coût de l'assurance des véhicules, des permis, des pneus, de l'essence et de l'huile, etc. Ces éléments font l'objet de rajustements périodiques. Le personnel régional indique tous ces renseignements sur la formule d'évaluation.

**M. Skoberg:** J'espère qu'il indique aussi l'amortissement.

**M. Cousens:** Certainement. C'est un élément que j'avais oublié, de même que d'autres qui ne semblent pas très importants, comme par exemple le stationnement ou les garages. Très souvent l'entrepreneur rural utilise un véhicule qu'il emploie à d'autres fins également, sa propre voiture, son camion d'une demi-tonne qu'il utilise pour d'autres travaux à la ferme etc. Il faut tenir compte de tous ces éléments.

**M. Skoberg:** Voici ma dernière question, monsieur le président. Il y a 2 ou 3 ans, alors que divers changements se sont produits au sein du ministère des Postes, le ministre d'alors a assuré le Comité qu'avant de fermer tout autre bureau de Poste il y aurait une sorte d'enquête sociologique sur les lieux pour connaître les effets que pourrait avoir cette fermeture sur la localité, au lieu de se borner seulement au point de vue économique. Je me demande si vous pourriez, monsieur le Ministre, nous donner l'assurance que l'on suit toujours cette politique, que les petits bureaux de postes ruraux ne seront pas fermés avant qu'on ait fait ce genre d'enquête.

**M. Côté (Longueuil):** Je crois que c'est moi qui en ai donné l'assurance.

**M. Skoberg:** Je crois qu'un ministre avant vous en a donné l'assurance.

**M. Côté (Longueuil):** Je pense que c'est moi.

**M. Skoberg:** Si vous me le permettez, je peux retrouver au Hansard ce qui a été dit. Après toute une séance de comité, M. Kierans, à l'époque, nous a donné l'assurance que le travail qu'on devait faire avait été fait, et je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il fallait apporter certains changements.

**M. Côté (Longueuil):** Non, mais j'ai fait une déclaration à la Chambre indiquant qu'aucun autre bureau rural ou petit bureau ne serait fermé pour des raisons économiques simplement. Je pense être celui qui a fait cette déclaration.

**M. Skoberg:** Je vais vous montrer la transcription des séances du Comité des transports. Il semble que tous les deux vous nous en ayez donné l'assurance.  
C'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Nielsen.

**M. Nielsen:** D'après la déclaration que vous avez faite à la Chambre, monsieur le Ministre, vous indiquez que M. Moody a commencé à suivre un programme d'affectation des cadres le 8 juin 1970. Il y a quelques erreurs dans cette déclaration que je voudrais porter à l'attention du Comité.

[Texte]

**Mr. Côté (Longueuil):** Inaccuracies?**Mr. Nielsen:** Do you have it before you? Pages 529, 530 and 531 of Hansard.**Mr. Côté (Longueuil):** I do not have it as it was in Hansard. I have the statement but not as it was in Hansard. Where is it in there?**Mr. Nielsen:** First, on page 529, the fourth full paragraph in column 2, and the fifth full paragraph and the sixth paragraph, would appear to be repeated on page 530 by, in the left hand column, the first, second and third full paragraphs. Was that an accidental repeat or was it intentional?**Mr. Côté (Longueuil):** Oh, yes, I see. The fourth, fifth, sixth and seventh are the same.**Mr. Nielsen:** Yes. That was not what you said, was it?**Mr. Côté (Longueuil):** No.**Mr. Nielsen:** The other one is again on page 529, the fourth full paragraph. If I understood what you said before the supper adjournment, the Canada Post Office decided in January, 1971, with the agreement of the Treasury Board and the Public Service Commission, responsible for CAP, to put Mr. Moody on a development program, yet Hansard records this as July, 1971. When was it decided? You said "January" before supper and I was just wondering if you made an error then?**Mr. Côté (Longueuil):** The one in July, 1971 was the agreement.

• 2100

**Mr. Sinclair:** He was nominated formally into the specific CAP period sometime during the late portion of 1970 and in the months of January, February and March 1971. Mr. Moody attended the course portion of the CAP program outside the department.**Mr. Nielsen:** Well, Hansard is wrong, then.**Mr. Côté (Longueuil):** Well, I gave them my statement as I read it.**Mr. Nielsen:** Hansard must be wrong, then, is that the case? This is one of the reasons that I want Mr. Moody here. He knows.**Mr. Côté (Longueuil):** He knows so he can tell you. His application was approved by the Assistant Deputy Postmaster General-Personnel on June 8, 1970. From January to March 1971, Mr. Moody left the department to follow the theoretical part of the Career Assignment Program as required. Then I went on to say that the Public Service Commission could not find Mr. Moody a job. In another paragraph I said that this was why the Canada Post Office decided in July 1971, with the agreement of Treasury Board. Hansard says what?**Mr. Nielsen:** Hansard says that it was decided to put him on the CAP program in July 1971 but he had already been there apparently; I do not know whether in January, February and March.

[Interprétation]

**M. Côté (Longueuil):** Des erreurs?**M. Nielsen:** L'avez-vous devant vous? Aux pages 529, 530 et 531 du Hansard.**M. Côté (Longueuil):** Je ne l'ai pas sous la forme où elle se trouve dans le Hansard. J'ai la déclaration mais pas de la façon dont elle a été consignée au Hansard. Où est-elle là?**M. Nielsen:** Tout d'abord, à la page 529, tout le quatrième paragraphe de la deuxième colonne et tout le cinquième et le sixième paragraphe; il semble que ce soit répété à la page 530 dans la colonne de gauche aux premier, deuxième et troisième paragraphes complets. S'agit-il d'une répétition par hasard ou faite intentionnellement?**M. Côté (Longueuil):** Bon, je vois. Les quatrième, cinquième, sixième et septième paragraphes sont les mêmes.**M. Nielsen:** Oui, ce n'est pas ce que vous disiez.**M. Côté (Longueuil):** Non.**M. Nielsen:** L'autre se trouve au quatrième paragraphe entier de la page 529. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit avant l'ajournement pour le souper, c'est le ministère des Postes qui a décidé en janvier 1971, avec l'accord du Conseil du Trésor et de la Commission de la Fonction publique, chargée de ce programme d'affectation des cadres, de faire suivre à M. Moody un programme de perfectionnement et pourtant le Hansard indique que cela s'est produit en juillet 1971. Quand la décision a-t-elle eu lieu? Vous avez indiqué janvier juste avant le souper, je me demande si vous vous trompiez alors?**M. Côté (Longueuil):** C'est en juillet 1971 qu'a eu lieu l'accord.**M. Sinclair:** Il a été officiellement nommé pour suivre ce programme de cours et d'affectation de perfectionnement à un moment donné au cours de la dernière partie de 1970 et pour les mois de janvier, février et mars 1971. M. Moody a suivi cette partie du cours en dehors du ministère.**M. Nielsen:** Alors le Hansard se trompe.**M. Côté (Longueuil):** Je leur ai fourni la déclaration telle que je l'ai lue.**M. Nielsen:** Le Hansard doit se tromper alors. C'est pourquoi je voudrais que M. Moody vienne ici. Il doit pouvoir répondre.**M. Côté (Longueuil):** Il connaît la question, il pourra donc vous le dire. Sa demande a été approuvée par le sous-ministre adjoint au personnel le 8 juin 1970. De janvier à mars 1971, M. Moody a quitté le ministère pour suivre la partie théorique de ce programme de cours et d'affectation de perfectionnement comme on le lui a demandé. Et puis j'ai déclaré que la Commission de la Fonction publique ne pouvait trouver un emploi à M. Moody. Dans deux autres paragraphes j'ai déclaré que c'était là la raison pour laquelle l'accord du ministère des Postes avait eu lieu en juillet 1971, avec l'approbation du Conseil du Trésor. Est-ce que le Hansard dit ceci?**M. Nielsen:** Le Hansard indique qu'on avait décidé de lui faire suivre le cours en juillet 1971 mais apparemment il le suivait déjà; je ne sais pas ce qu'il en est de janvier, février et mars.



[Text]

**Mr. Côté (Longueuil):** He had been there from January to March 1971 to follow the theoretical part of the Career Assignment Program. Then he came back because the Public Service Commission could not find a job for him. I said "decided in July, 1971, with the agreement of Treasury Board". There is no mistake there.

**Mr. Nielsen:** There is no mistake there?

**Mr. Côté (Longueuil):** No.

**Mr. Nielsen:** Were there two parts to this program, the first of which Mr. Moody attended in January, February and March?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes.

**Mr. Nielsen:** The second when he was by agreement with Treasury Board put on a development program?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes.

**Mr. Nielsen:** The development program being something apart from the first portion of his training. Is that it?

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes. He just followed the theoretical part of the Career Assignment Program as required for the first three months. Then the Public Service Commission was then unable to find a job suitable for Mr. Moody.

**Mr. Nielsen:** Did the Public Service Commission ask the Canada Post Office if they wanted the services of this gentleman who had been with them since October of 1960?

**Mr. Côté (Longueuil):** Did they ask us if we wanted him?

**Mr. Nielsen:** Yes. They said that they could not find him a job but he had ten years of experience.

**Mr. Côté (Longueuil):** Outside, not in the same department.

**Mr. Nielsen:** What position did Mr. Moody hold before he went to the CAP program?

**Mr. Côté (Longueuil):** Director of Engineering Branch, Chief Engineer.

**Mr. Nielsen:** Director of Engineering or Acting Director?

**Mr. Côté (Longueuil):** Chief Engineer.

**Mr. Nielsen:** Was he not the Acting Director of the Engineering Branch at the time he left for CAP? You see, Mr. Chairman, the very fact that I am having difficulty getting answers to questions such as this indicates the validity of my request to have Mr. Moody appear.

**Mr. Côté (Longueuil):** You have no difficulties at all.

**The Chairman:** There is a motion here so we might just as well start listening for once.

**Mr. Nielsen:** I move that Mr. Jack Moody be called as a witness before the Committee to answer questions relating to the statements of the Minister on pages 529 to 531 of Hansard.

[Interpretation]

**M. Côté (Longueuil):** Il avait déjà suivi le cours théorique de ce programme de janvier à mars 1971 et puis il est revenu parce que la Commission de la Fonction publique n'avait pas pu lui trouver d'emploi. Et j'ai déclaré: «Elle a décidé en juillet 1971 avec l'accord du Conseil du Trésor». Il n'y a pas d'erreur là.

**M. Nielsen:** Il n'y a pas d'erreur là.

**M. Côté (Longueuil):** Non.

**M. Nielsen:** Ce programme comprenait-il deux parties, la première que M. Moody a suivi en janvier février et mars?

**M. Côté (Longueuil):** Oui.

**M. Nielsen:** La deuxième partie c'est lorsqu'il a été envoyé avec l'accord du Conseil du Trésor pour suivre un programme de perfectionnement?

**M. Côté (Longueuil):** Oui.

**M. Nielsen:** Le programme de perfectionnement consistant en quelque chose de différent de la première partie de la formation, je suppose?

**M. Côté (Longueuil):** Oui. Les trois premiers mois, il a suivi simplement la partie théorique de ce programme puis la Commission de la Fonction publique n'a pu lui trouver de travail approprié.

**M. Nielsen:** Est-ce que la Commission de la Fonction publique n'a pas demandé au ministère des Postes s'il voulait prendre à son service cette personne qui avait travaillé pour elle depuis octobre 1960?

**M. Côté (Longueuil):** Si la Commission nous a demandé si nous voulions l'employer?

**M. Nielsen:** Oui. Elle prétend qu'elle n'a pu lui trouver de travail alors qu'il avait dix ans d'expérience.

**M. Côté (Longueuil):** En dehors, non pas dans le même ministère.

**M. Nielsen:** Quel était l'emploi qu'occupait M. Moody avant de suivre ces cours?

**M. Côté (Longueuil):** Il était directeur de la direction technique, ingénieur en chef.

**M. Nielsen:** Directeur ou directeur suppléant?

**M. Côté (Longueuil):** Ingénieur en chef.

**M. Nielsen:** N'était-il pas directeur suppléant de la direction technique au moment où il est parti pour suivre ce cours? Vous voyez monsieur le président que le fait même que j'ai des difficultés à obtenir des réponses milite en faveur de cette proposition que M. Moody compare ici.

**M. Côté (Longueuil):** Vous n'avez aucune difficulté.

**Le président:** Une motion a été présentée ici, il vaut donc mieux écouter.

**M. Nielsen:** Je propose que M. Jack Moody soit invité à venir témoigner comme expert devant le présent comité afin de répondre aux questions concernant la déclaration faite par le ministre et qui figure aux pages 529 à 531 du Hansard.

**[Texte]**

**Mr. Portelance:** I would like to make some amendments to this. I am quite willing to ask Mr. Moody to come here only on one condition and that is if the Minister cannot answer Mr. Nielsen's questions. This is the only reason why Mr. Moody would have to come here. However, if the Minister can represent his department and answer all questions, I do not see why any civil servant should come in front of the Committee.

**Mr. Nielsen:** Members have the opportunity on that question, Mr. Chairman, to ask the Minister anything they please. The Minister has just stated in answer to Mr. Skoberg that Mr. Moody is no longer an employee of the Post Office Department. That being so, even if we were to rely on the other position taken with respect to the calling of Mr. Mackay, surely that puts Mr. Moody clearly outside that argument.

• 2105

**The Chairman:** Mr. McNulty, on a point of order.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, I think the Committee is ready for the question; there is no seconder for the amendment.

**Mr. Nielsen:** Yes; it was presented properly at our first meeting.

**The Chairman:** Shall Mr. Nielsen's motion carry? Motion negatived on division.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, on this I would like, if I may, to have the opportunity—and there has been plenty of leeway given to the hon. member—of stating that I am in complete concurrence with Mr. Portelance.

I have no objection to anybody coming before this Committee—anyone at all; I have no objection to that whatsoever. The reason I voted against the motion, however, is that in this particular case, when we have the Postmaster General in front of this Committee, when we have the Deputy Minister and many of the senior officials of the Post Office Department in front of this Committee, for a member to suggest that one of the staff appear leaves something to be desired as far as I am concerned.

If the information he is seeking is not available here then we might give that some consideration, but that is not the connotation that I get. And that is why I voted against that motion; certainly—and I think my Committee members would agree with me—not to deprive anybody, I do not care who they are, from appearing before this Committee if it is felt that it is in the best interest of the Committee to do so.

**Mr. Nielsen:** Why did the hon. member not vote for the motion then? Obviously, we are having difficulty in getting the kind of full answers that Committee members are entitled to from the officials who are here.

I want to examine Mr. Moody and I want to examine the present engineer who is in charge of the Department, because I think on an \$81 million contract the matter is deserving of very careful scrutiny.

I think the hon. member is a little weak in his explanation for voting against the motion, and I am certain that all the remaining Liberal members who voted against it will have difficulty justifying their position.

What I am being denied here, and what this Committee is being denied by your majority over there, is the opportunity to make full and complete inquiry into a contract that has attracted a good deal of controversy, which I am sure the Minister wants to clear up. Refusing a member's

**[Interprétation]**

**M. Portelance:** J'aimerais apporter des amendements. Je suis tout à fait d'accord pour demander à M. Moody de se présenter ici mais à une condition, c'est que ce soit dans le cas où le ministre ne puisse pas répondre aux questions posées par M. Nielsen. Ce serait la seule raison valable; toutefois si le ministre peut représenter son ministère et répondre à toutes les questions, je ne vois pas pourquoi un fonctionnaire devrait comparaître devant le comité.

**M. Nielsen:** Les députés ont la possibilité, monsieur le président, de demander au ministre toutes les explications qu'ils veulent sur cette question. Le ministre a déclaré justement en réponse à M. Skoberg que M. Moody n'était plus au service du ministère des Postes. Donc même si nous devons nous baser sur ce que nous avons décidé pour convoquer M. Mackay, M. Moody n'est pas concerné.

**Le président:** M. McNulty invoque le règlement.

**M. McNulty:** Monsieur le président, je crois que le Comité est prêt à passer au vote. Il n'y a personne pour appuyer l'amendement.

**M. Nielsen:** Si. Cet amendement a été présenté en bonne et due forme lors de notre première séance.

**Le président:** Est-ce que la motion de M. Nielsen est adoptée?

La motion est rejetée sur partage des voix.

**M. Pringle:** Monsieur le président, j'aimerais ici avoir la possibilité—et l'on a donné beaucoup de latitude au député—de déclarer que je suis tout à fait d'accord avec M. Portelance.

Je ne vois aucune objection à ce que quelqu'un se présente devant le Comité, j'ai voté contre cette motion toutefois parce que, dans ce cas particulier, lorsque le ministre des Postes comparait devant le Comité, avec le sous-ministre et de nombreux fonctionnaires du ministère des Postes qui sont présents ici, il me semble qu'il y a quelque chose qui cloche, qui ne va pas dans la proposition de faire comparaître ici un membre du personnel.

Si les renseignements qu'il veut obtenir ne peuvent pas l'être ici, alors nous pourrions étudier la question mais ce n'est pas l'impression que j'ai. C'est pourquoi j'ai voté contre la motion et très certainement je suis sûr que les membres du Comité seront d'accord avec moi, non pas pour empêcher quelqu'un, qui que ce soit, de comparaître devant le présent Comité si l'on juge que ce serait dans l'intérêt du Comité.

**M. Nielsen:** Pourquoi le député n'a-t-il pas voté en faveur de la motion? Nous avons très certainement de la difficulté à obtenir la réponse complète ici de la part des fonctionnaires présents.

J'aimerais questionner M. Moody et l'ingénieur en chef actuel du ministère, car je crois que lorsqu'il est question d'un contrat de 81 millions de dollars, cela en vaut la peine.

Je crois que l'explication du député pour justifier le fait qu'il s'est opposé à la motion n'est pas très bien fondée, je suis sûr que tous les autres députés, libéraux qui ont voté contre cette motion auraient des difficultés à expliquer pourquoi.

Ce que l'on me refuse ici et ce que l'on refuse au Comité du fait de la majorité que vous avez là-bas, c'est la possibilité d'entreprendre une enquête complète et détaillée au sujet d'un contrat qui a été fort controversé et au sujet duquel le ministre voudrait bien clarifier la situation, j'en



[Text]

reasonable request to have relative witnesses called before the Committee is certainly not the way to go about clearing up that controversy.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, if I might answer this, by virtue of the fact that he used me in his argument, I think he should point out specifically to this Committee which answers he is not getting, which are not complete, and which questions he is asking that he is not getting satisfactory answers to.

If this is the case, the controversy that is mentioned, I am sure, is in the mind of the member, certainly not necessarily in my mind—and I am not speaking for the Committee. But if he says there is a controversy then I would think he should say that the controversy is in his mind. I am not sure that anyone else has said that it is in their mind, Mr. Chairman.

**Mr. Nielsen:** Oh, really, Mr. Chairman; the Minister himself will agree that the issue is a controversial one and it is his honest intention, I am certain, to want to clear it up just as early as he possibly can.

**The Chairman:** Gentlemen, this motion has been voted down and I do not think there is any purpose in discussing it further.

We have another motion from Mr. Nielsen:

That Mr. Mackay, Deputy Minister of the Post Office Department, appear as a witness before the Standing Committee on Transport.

Motion negatived on division.

• 2110

**Mr. Nielsen:** Mr. Chairman, there is not much point my sticking around because obviously we are being denied the...

**The Chairman:** Order, order.

**Mr. Nielsen:** I am speaking to a question of privilege, Mr. Chairman. We are being denied the opportunity for a full and fair inquiry into this contract between ITT and Mr. Mackay.

**The Chairman:** Mr. Nielsen, I think your assumption is wrong because you had every opportunity to put all the questions you wanted to the Minister. If the Minister agrees he could answer some of those questions, they have the personnel here to help them out.

**Mr. Nielsen:** With great respect, Mr. Chairman, how can the Minister answer, for instance, with respect to the shareholdings of Mr. Mackay and ITT? How can he have personal knowledge of that? Surely committee members are entitled to have that kind of answer directly from Mr. Mackay.

**The Chairman:** Mr. Nielsen, why do you not put your question to the Minister and if he cannot answer well, he will look to his personnel to give you an answer.

**Mr. Nielsen:** I am entitled, Mr. Chairman, to put that question directly to Mr. Mackay.

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Nielsen:** I was refused the opportunity when he was called as a witness.

[Interpretation]

suis sûr. Refuser d'entendre les témoins concernés n'aidera certainement pas à clarifier l'affaire.

**M. Pringle:** Monsieur le président, j'aimerais répondre à ceci vu qu'on m'a cité dans cette discussion. Je crois que le député devrait indiquer clairement au Comité quelles sont les réponses qu'il n'a pas obtenues, celles qui ne sont pas complètes en qui ne le satisfont pas.

Si tel est le cas, cette controverse dont on parle n'existe certainement que dans l'imagination du député et pour ma part je ne la vois pas. Mais s'il prétend qu'il y a une controverse, je pense qu'elle n'existe que dans son imagination. Je n'ai pas entendu quelqu'un d'autre parler de controverse monsieur le président.

**M. Nielsen:** Vous le dites, monsieur le président, le ministre lui-même est d'accord pour dire que cette question en cause est controversée et je suis sûr qu'il veut honnêtement la clarifier.

**Le président:** Messieurs, cette motion a été refusée et je crois que nous ne devons pas en discuter plus longuement.

Nous avons une autre motion présentée par M. Nielsen:

Que le sous-ministre du ministère des Postes, M. Mackay, compare comme témoin devant le Comité permanent des transports et des communications.

La motion est rejetée sur partage des voix.

**M. Nielsen:** Monsieur le président, il n'y a pas grande raison pour que je reste ici car on nous refuse de toute évidence...

**Le président:** A l'ordre.

**M. Nielsen:** Je discute d'une question de privilège, monsieur le président. On nous refuse la possibilité d'avoir une enquête complète et équitable en ce qui a trait au contrat signé entre ITT et M. Mackay.

**Le président:** Monsieur Nielsen, je crois que votre affirmation est erronée, car vous avez eu la possibilité de poser toutes les questions que vous vouliez au Ministre. Si le Ministre est d'accord, vous pouvez encore lui en poser, il a ici tout le personnel qu'il faut pour l'aider.

**M. Nielsen:** Avec tout mon respect, monsieur le président, comment voulez-vous que le Ministre réponde, par exemple, à la question des actions détenues par M. Mackay dans l'ITT. Comment voulez-vous qu'il en ait une connaissance personnelle? Très certainement les membres du Comité ont le droit d'entendre cette réponse directement de la part de M. Mackay.

**Le président:** Monsieur Nielsen, pourquoi ne posez-vous pas la question au Ministre et s'il ne peut y répondre, il s'adressera à son personnel pour vous donner la réponse.

**M. Nielsen:** J'ai le droit, monsieur le président, de poser cette question directement à M. Mackay.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Nielsen:** On m'a refusé cette possibilité lorsqu'on l'a appelé pour témoigner.

[Texte]

**Mr. Côté:** Mr. Chairman, I know that this motion is putting me in a very difficult position, and I know that Mr. Nielsen is playing a game that is very dangerous.

**Mr. Nielsen:** On a question of privilege, Mr. Chairman, I am playing no game. I am asking for no more than the rights of a member of the committee.

**Mr. Côté:** I am sorry if Mr. Nielsen is getting a bit touchy, but maybe I did not mean playing a game. Maybe it is an expression we use in French that is not too good in English. What I am trying to say is that we were requested to appear in front of this committee as soon as possible and I was asked to come today, and I know that the procedure is that I am supposed to answer. My officers are supposed to be here to second me, and if I cannot answer any questions I ask them to answer for me.

Now, by putting that question and using the procedure problems, you are now trying to create a situation that is false.

**Mr. Nielsen:** No, do not attribute motives, that is not correct.

**Mr. Côté:** This is the impression that you want to leave, that you cannot get the answers that you want, or that you cannot get them, and I defy you to put one question to me to which you will not get an answer, and if I cannot answer properly, I will ask my officers.

**Mr. Nielsen:** I will put the question: What were the shareholdings of Mr. Mackay in ITT prior to his joining the department?

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Nielsen:** On that question, Mr. Chairman, the Minister has defied me to put one question to him that he could not answer.

**Mr. Côté:** I am asking Mr. Mackay to answer that, I cannot. I do not know.

**Mr. Nielsen:** Surely I cannot be confronted, nor any other member of this committee with the constant buffeting between a member asking a question and a witness. This is no way to conduct committee proceedings.

**The Chairman:** No. I think the way we should proceed, Mr. Nielsen, I ask you very, very politely, your question should be directed to the Chair, first. I think you have been in the House long enough to know that.

**Mr. Nielsen:** I direct my questions through the Chair, but the witness to answer should be Mr. Mackay and not the Minister.

**The Chairman:** The Minister cannot answer, he just asked Mr. Mackay to answer it.

**Mr. Nielsen:** Without conceding the point, without conceding the procedural point, let me pursue this line.

**Mr. Mackay:** May I just have your question again?

**Mr. Nielsen:** That last question was not relevant. The Minister asked me to put one that he could not answer, so I had to do it.

[Interprétation]

**M. Côté:** Monsieur le président, je sais que cette motion me met dans une position très difficile mais je sais que M. Nielsen joue un jeu très dangereux.

**M. Nielsen:** Au sujet d'une question de privilège, monsieur le président, je ne joue pas. Je ne demande qu'à ce qu'on respecte mes droits de membre de comité.

**M. Côté:** Je regrette que M. Nielsen soit si susceptible, mais je ne voulais pas dire que c'était un jeu. C'était une expression que nous utilisons en français mais dont l'équivalence n'est pas tellement bonne en anglais. Ce que j'essaie d'expliquer c'est qu'on nous a demandé de comparaître devant le Comité le plus tôt possible et on m'a demandé de venir aujourd'hui, et je sais que la procédure veut que je réponde aux questions. Mes agents sont censés être ici pour m'aider et si je ne puis répondre à des questions, je leur demande de le faire à ma place.

Et maintenant, en posant cette question, et en vous servant des problèmes de procédure, vous essayez de créer une situation fausse.

**M. Nielsen:** Non, ne m'accusez pas d'avoir des raisons cachées, ce n'est pas vrai.

**M. Côté:** C'est cependant l'impression que vous voulez donner, que vous ne pouvez pas obtenir la réponse que vous demandez, et cependant, je vous mets au défi de me poser une question à laquelle nous ne répondrons pas, moi ou mes agents.

**M. Nielsen:** Je vais donc poser cette question: quelles étaient les actions que détenait M. Mackay dans la ITT avant de venir travailler au ministère?

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Nielsen:** Le Ministre m'a mis au défi de lui poser une question à laquelle il ne pourrait pas répondre.

**M. Côté:** Je demande à M. Mackay de répondre car je ne peux le faire et je n'en sais rien.

**M. Nielsen:** Je m'occuperai certainement pas continuellement, ni aucun autre membre du Comité, d'être pris entre deux feux entre un député qui pose une question et un témoin. Ce n'est pas la bonne façon de conduire les débats d'un comité.

**Le président:** Non, je crois, monsieur Nielsen, que la façon dont nous devons procéder c'est que vous devriez, je vous demande très, très courtoisement de poser votre question directement au président, d'abord. Je crois que vous faites partie de la Chambre depuis suffisamment longtemps pour le savoir.

**M. Nielsen:** Je pose mes questions par l'intermédiaire du président, mais le témoin qui devrait répondre devrait être M. Mackay et non pas le Ministre.

**Le président:** Le Ministre ne peut répondre. Il a simplement demandé à M. Mackay de répondre.

**M. Nielsen:** Sans admettre que vous avez raison, ici, laissez-moi continuer.

**M. Mackay:** Pouvez-vous poser votre question à nouveau?

**M. Nielsen:** La dernière question n'était pas pertinente. Le Ministre m'a demandé de lui poser une question à laquelle il ne pouvait pas répondre, c'est ce que j'ai fait, donc.



[Text]

**Mr. Côté:** I could have it answered, although I could not answer myself.

**Mr. Nielsen:** No, I know that.

**Mr. Côté:** So it could be answered.

**Mr. Nielsen:** What were Mr. Mackay's shareholdings in ITT when he joined the department in 1969, I believe.

**Mr. Duquet:** Before!

**Mr. Nielsen:** I said I was not going to put that question because it was not relevant. It is not, is it.

**Mr. Mackay:** Prior to?

**Mr. Nielsen:** No, when Mr. Mackay joined the department.

**Mr. Mackay:** When I joined the department I did not have any shares.

**Mr. Nielsen:** Did Mr. Mackay have any interest at all.

**Mr. Côté:** Mr. Nielsen, I do not think this question is related to the estimates at all.

**Mr. Nielsen:** Let me refer you, Mr. Chairman, to the Minister's statement in the House, at page 529.

• 2115

**Mr. Côté:** I said in the House that he had no shares when he joined.

**Mr. Nielsen:** I am sorry, it is page . . .

**An hon. Member:** You should have marked it.

**Mr. Nielsen:** I did mark it.

**Mr. Côté:** I said that he had no financial or other interests when he joined the post office.

**Mr. Nielsen:** That is correct.

**Mr. Côté:** And I said that in the House.

**Mr. Nielsen:** I was simply questioning on that aspect of the statement. Is that in order or not?

**The Chairman:** Will you answer, Mr. Mackay, and try to make it short?

**Mr. Mackay:** I have already answered and the answer was that I did not have these shares when I joined the Post Office Department.

**Mr. Nielsen:** But the next question was did Mr. Mackay have any interest in ITT when he joined the department?

**Mr. Mackay:** I am not sure that I understand what you mean by "any interest." Do you mean did I know the people?

**Mr. Nielsen:** No, I mean did you have any pecuniary interest.

[Interpretation]

**M. Côté:** Je ne pouvais y répondre, mais je pouvais y faire répondre.

**M. Nielsen:** Je le sais.

**M. Côté:** On pouvait donc y répondre.

**M. Nielsen:** Quelles étaient les actions que détenait M. Mackay dans la ITT lorsqu'il est entré dans le ministère, je crois en 1969?

**M. Duquet:** Avant.

**M. Nielsen:** J'ai dit que je n'allais pas poser cette question car elle n'était pas pertinente. Elle n'est pas pertinente, n'est-ce pas?

**M. Mackay:** Avant quoi?

**M. Nielsen:** Non, pas avant, mais lorsque M. Mackay est entré au ministère.

**M. Mackay:** Lorsque je suis entré au ministère, je n'avais aucune action.

**M. Nielsen:** M. Mackay ne possédait-il aucun intérêt dans cette affaire?

**M. Côté:** Monsieur Nielsen, je ne pense pas que cette question ait quelque chose à voir avec les prévisions budgétaires.

**M. Nielsen:** Puis-je me reporter, monsieur le président, à la déclaration que le Ministre a faite à la Chambre à la page 529.

**M. Côté:** J'ai dit à la Chambre qu'il ne possédait pas d'actions de cette entreprise lorsqu'il est venu.

**M. Nielsen:** Je regrette, c'est à la page . . .

**Une voix:** Vous auriez dû le marquer.

**M. Nielsen:** C'est ce que j'ai fait.

**M. Côté:** J'ai dit qu'il n'y avait pas d'actions ou autre intérêts financiers lorsqu'il a commencé aux postes.

**M. Nielsen:** C'est exact.

**M. Côté:** Et je l'ai dit à la Chambre.

**M. Nielsen:** Je voulais seulement le voir confirmer, c'est correct?

**Le président:** Monsieur Mackay, est-ce que vous pourriez brièvement répondre?

**M. MacKay:** J'ai déjà donné ma réponse et j'ai dit que je n'avais pas ces actions lorsque j'ai commencé à travailler aux postes.

**M. Nielsen:** La question suivante demandait si vous aviez des intérêts financiers dans ITT lorsque vous êtes venu au ministère.

**M. MacKay:** Que signifie «intérêts». Voulez-vous savoir si je connaissais les gens?

**M. Nielsen:** Non, je voulais savoir si vous y aviez des intérêts pécuniaires.

[Texte]

**Mr. Mackay:** No.**Mr. Nielsen:** I want to refer to that portion of the Minister's statement, if I can find it.**Mr. Côté:** Regarding Mr. Mackay?**Mr. Nielsen:** Yes.**Mr. Côté:** I said that he joined the post office in 1969 as General Director for Ontario and he became the Deputy Minister in June of 1970.**Mr. Nielsen:** Oh yes, I have it now. Thank you. The Minister said in the House:

I wish to state emphatically that Mr. Mackay has no more ties, financial interests or otherwise, with ITT since he joined the Canada Post Office in 1969.

The inference that I obtain from that statement is that at one time these ties did exist but that they no longer exist. I do not think that is an unfair inference to read into that wording. We now have Mr. Mackay's assurance that he had no financial interests whatsoever when he joined the department in 1969. What was the date when you joined the Post Office Department, Mr. Mackay?

**Mr. Mackay:** I am not sure of the exact date I joined the department, but I think it was either in August or September of 1969.**Mr. Nielsen:** What was Mr. Mackay's position with ITT immediately prior to joining the department?**Mr. Mackay:** I was president of ITT Canada Limited.**Mr. Nielsen:** You were president of ITT Canada?**Mr. Côté:** He joined the Post Office Department on October 6.**Mr. Nielsen:** When did Mr. Mackay resign his position as president of ITT?**Mr. Mackay:** If I recall correctly, I think it was about a month and a half prior to that date.**Mr. Nielsen:** Did Mr. Mackay remain on the board of directors of ITT after having resigned his position as president?**Mr. Mackay:** No, I did not. I resigned from seven directorships at the same time I resigned from the presidency of ITT Canada Limited.**Mr. Nielsen:** When these specifications were being prepared or subsequent thereto did any personnel in the department—Mr. Mackay included—make any journeys to ITT in the United States?**Mr. Côté:** Any journeys?**Mr. Nielsen:** Yes.**Mr. Côté:** I do not know if Mr. Mackay was on that trip where they went to visit a post office.**Mr. Mackay:** I am sorry, what was the timing on this question?**Mr. Nielsen:** During the preparation of Specifications A & D and after they had been prepared were any post office personnel required to journey to the United States to see ITT installations or personnel?

[Interprétation]

**M. MacKay:** Non.**M. Nielsen:** Je voulais retrouver ce qu'en dit le ministre, si je pouvais le retrouver.**M. Côté:** Concernant M. Mackay?**M. Nielsen:** Oui.**M. Côté:** J'ai dit qu'il est devenu le directeur général des postes pour l'Ontario en 1969 et qu'il est devenu sous-ministre en juin 1970.**M. Nielsen:** Je viens de le retrouver. Merci. Le ministre a déclaré à la Chambre:

Je voudrais souligner que M. Mackay n'a plus de liens financiers ou autres avec ITT depuis qu'il est venu aux postes canadiennes en 1969.

Cela veut dire que ces liens ont existé mais qu'ils n'existent plus. Je pense que c'est une interprétation juste. M. Mackay nous dit qu'il n'avait pas d'intérêts financiers dans cette entreprise lorsqu'il est venu au ministère en 1969. Monsieur Mackay à quelle date est-ce que vous êtes venu au ministère des Postes?

**M. Mackay:** Je ne me souviens pas de la date exacte, mais je crois que c'était au mois d'août ou de septembre 1969.**M. Nielsen:** Quelle était la position de M. Mackay pour ITT avant de venir au Ministère?**M. Mackay:** J'étais le président de *ITT Canada Limited*.**M. Nielsen:** Vous étiez le président de *ITT Canada*?**M. Côté:** Il est venu chez nous le 6 octobre.**M. Nielsen:** Quand est-ce que M. Mackay a-t-il donné sa démission du poste de président de ITT?**M. Mackay:** Je crois que c'était un mois et demi avant cette date.**M. Nielsen:** Est-ce que M. Mackay a gardé son fauteuil dans le Comité de directeurs de ITT après avoir donné sa démission du poste de président?**M. Mackay:** Non, je ne l'ai pas gardé. En même temps, j'ai démissionné de sept postes de directeur.**M. Nielsen:** Est-ce qu'il y a eu des fonctionnaires du Ministère, y compris M. Mackay, qui aient rendu visite à ITT aux États-Unis au moment de la préparation ou après la préparation de ces spécifications?**M. Côté:** Des visites?**M. Nielsen:** Oui.**M. Côté:** Je ne sais pas si M. Mackay faisait partie de la délégation qui a visité un bureau de poste.**M. Mackay:** De quelle date s'agit-il?**M. Nielsen:** Je voulais savoir si lors de la préparation des spécifications A et D et après leur préparation des fonctionnaires des postes canadiennes ce soient rendus aux États-Unis pour visiter les installations ou le personnel de ITT?



[Text]

**Mr. Mackay:** I visited an installation in Rhode Island. I cannot remember the exact date, though. A number of us went down there. Was it in May of 1970 or was it in 1971?

**Mr. Fultz:** I think I can answer that question. Nobody was anywhere near ITT for "A" and nobody has ever visited an ITT establishment in the States at all. We did see one set up in Providence, Rhode Island. I would say that may have been ...

• 2120

**Mr. Sinclair:** May 1971, after the first contract had been awarded.

**Mr. Nielsen:** In Rhode Island, and which departmental personnel went to Rhode Island on that occasion?

**Mr. Fultz:** There were about seven or eight of us.

**Mr. Mackay:** There were about six or seven of us, who took the trip.

**Mr. Nielsen:** Were there any engineers from the department on that trip?

**Mr. Mackay:** I do not recall the exact number of people, but our regional general manager of Ontario was there, he is a graduate engineer, if that is a help.

**Mr. Nielsen:** He is an employee of the Department, is he?

**Mr. Mackay:** He is an employee of the department.

**Mr. Nielsen:** Who is head of the engineering now in the Department?

**Mr. Mackay:** The Director of Engineering is a gentleman by the name of Robert Boyd.

**Mr. Nielsen:** How was this journey to Rhode Island made?

**Mr. Mackay:** If I recall, the ITT people arranged the transportation.

**Mr. Nielsen:** Was it an ITT aircraft that picked up the personnel and took them down to Rhode Island?

**Mr. Mackay:** Yes it was.

**Mr. Nielsen:** Who made those arrangements?

**Mr. Mackay:** I think ITT made those arrangements in conjunction with Mr. Fultz.

**Mr. Nielsen:** When was Mr. Boyd appointed as Director of Engineering?

**Mr. Mackay:** About a month and a half ago.

**Mr. Sinclair:** Mr. Boyd joined the Department on January 17, 1972.

**Mr. Nielsen:** Was the position vacant until that time?

**Mr. Sinclair:** The position was vacant at that time.

**Mr. Nielsen:** How long was that position vacant?

**Mr. Sinclair:** The position was perhaps theoretically vacant since late 1970. Mr. Moody acted as Director for a period of time in 1970 while he was with the Department and again for a period of time in the Spring of 1971 when he came back. Subsequent to Mr. Moody's departure for assignment to ITT about September 1, 1971, Mr. Boyd joined the Department.

[Interpretation]

**M. Mackay:** J'ai vu une installation à *Rhode Island*. Je ne sais pas à quelle date exactement. Nous étions tout un groupe. Je crois que c'était au mois de mai 1970 ou 1971.

**M. Fultz:** Je crois que je pourrais vous répondre. En ce qui concerne le devis «A», nous n'avons pas envoyé de fonctionnaires chez ITT et d'ailleurs aucun membre de notre ministère n'a visité l'usine ITT aux États-Unis. Nous avons vu la construction d'une usine à Providence, Rhode Island. C'est peut-être ...

**M. Sinclair:** C'était en mai 1971, après l'adjudication du premier contrat.

**M. Nielsen:** Quels fonctionnaires sont allés à Rhode Island?

**M. Fultz:** Sept ou huit de nos fonctionnaires y sont allés.

**M. MacKay:** Nous étions six ou sept.

**M. Nielsen:** Est-ce que des ingénieurs du ministère faisaient aussi partie de ce voyage?

**M. MacKay:** Je ne me souviens plus du nombre exact, mais il y avait aussi un ingénieur diplômé, notre directeur général de l'Ontario, si cela peut vous être utile.

**M. Nielsen:** C'est un employé du ministère, n'est-ce pas?

**M. MacKay:** Il est employé par le ministère.

**M. Nielsen:** Qui est à la tête du département technique au ministère?

**M. MacKay:** Robert Boyd.

**M. Nielsen:** Comment ce voyage à Rhode Island a-t-il été organisé?

**M. MacKay:** Je crois que l'ITT a assuré le transport.

**M. Nielsen:** Est-ce que c'était un avion de l'ITT qui vous a amenés à Rhode Island?

**M. MacKay:** C'est cela.

**M. Nielsen:** Qui a organisé tout cela?

**M. MacKay:** Je crois que M. Fultz s'était arrangé avec l'ITT.

**M. Nielsen:** Quand M. Boyd a-t-il été nommé directeur du département technique?

**M. MacKay:** Il y a à peu près un mois et demi.

**M. Sinclair:** M. Boyd est arrivé au ministère le 17 janvier 1972.

**M. Nielsen:** Est-ce que le poste était vacant jusque là?

**M. Sinclair:** C'est cela.

**M. Nielsen:** Pendant combien de temps?

**M. Sinclair:** Théoriquement, il l'était depuis fin 1970. M. Moody a été directeur en 1970, avant de quitter le ministère, et puis au printemps 1971 lorsqu'il est revenu. Lorsque M. Moody est parti à l'ITT, vers le premier septembre 1971, M. Boyd a été chargé de ses fonctions.

[Texte]

**Mr. Nielsen:** Did Mr. Moody ever evidence a desire or make a request for the appointment as Director of Engineering?

**Mr. Côté:** I do not know the answer to that question.

**Mr. Sinclair:** He had expressed some interest in it from time to time, yes, and his purpose on going into CAP was to prepare himself for an executive role. He indicated to the CAP people that his desire for an assignment after completing the course was to be in the industrial environment so he could further his professional development.

**Mr. Nielsen:** But we are told today that when Mr. Moody had completed his CAP training the Civil Service Commission could not find him a position. Is there an explanation for the fact that no position could be found for him when one was vacant?

**Mr. Sinclair:** The Public Service Commission could not find a suitable assignment for Mr. Moody in keeping with his expressed desire to have an industrial assignment.

**Mr. Nielsen:** Did Mr. Moody make an application for the position of Director, orally, written or otherwise?

**Mr. Sinclair:** I am not sure whether he made a written one or not. He indicated a desire to achieve status in the executive category, the Director of Engineering job is not in the executive category.

**Mr. Nielsen:** So, again it would be nice to have Mr. Moody's answer.

**The Chairman:** Well, Mr. Nielsen, I think your time has pretty well expired. I think I have been pretty tolerant.

• 2125

**Mr. Nielsen:** I do not want to abuse the privilege accorded all other members, and I hope you will cut me off when my time has expired, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** I see that the tender was prepared by the postal mechanization staff of ITT Canada Limited with the co-operation of more than 60 Canadian suppliers who participated in the work of establishing Canadian content and manufacturing cost. I am wondering how you bring about that type of liaison, Mr. Minister, in developing a tender that will be submitted along the lines required.

**Mr. Côté:** Mr. Fultz will answer that.

**Mr. Fultz:** You have to go back to the first contract and realize that ITT in that contract had, in effect, undertaken to manufacture in Canada. They and everybody wise in the postal mechanization business all over the world knew that we would be going out again for the second phase of the bid. ITT contacted 61 or 64 Canadian suppliers, had them make out affidavits in the form required by the Department of Industry, Trade and Commerce to prove in effect, that they had the capability of manufacturing piece parts for the machinery in Canada. That paragraph merely indicates that ITT had located their sources of supply. They had on hand in Guelph—and I believe they had shown them to the Department of Industry, Trade and Commerce—the 61 or 64 affidavits which show that Canadian industry is ready to participate in the manufacture of these machines.

[Interprétation]

**M. Nielsen:** Est-ce que M. Moody a posé sa candidature ou a fait connaître son désir de devenir directeur de ce département?

**M. Côté:** Je l'ignore.

**M. Sinclair:** De temps en temps, il a exprimé ce désir. D'ailleurs, il disait qu'il suivait des cours du CAP pour se préparer à des responsabilités plus élevées. Il disait aussi qu'il voulait travailler dans l'industrie, après avoir terminé ses cours, pour faire une meilleure carrière.

**M. Nielsen:** Aujourd'hui on nous dit que la Commission de la Fonction publique n'a pu lui trouver un poste au terme de cette formation. Pourquoi n'a-t-on pas pu lui trouver un poste puisqu'il y en avait un qui était vacant?

**M. Sinclair:** La Commission de la Fonction publique ne pouvait pas lui en trouver dans l'industrie, conformément au désir de M. Moody.

**M. Nielsen:** Est-ce que M. Moody a posé sa candidature officielle ou non au poste de directeur?

**M. Sinclair:** Je ne sais pas s'il l'a fait par écrit. Il a fait connaître son désir d'obtenir un poste de directeur, car le poste de directeur du département technique n'est pas un poste de cadre supérieur.

**M. Nielsen:** Encore une fois, j'aimerais avoir la réponse de M. Moody.

**Le président:** Eh bien, Monsieur Nielsen, votre temps de parole est largement dépassé. Nous avons été très généreux.

**M. Nielsen:** Je ne voudrais pas abuser du privilège accordé à chacun des membres du Comité et j'espère que vous m'interromprez lorsque mon temps sera écoulé, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Je vois que l'appel d'offres a été préparé par le personnel de la mécanisation des Postes d'ITT Canada en collaboration avec plus de 60 fournisseurs canadiens qui ont aidé à établir le coût de fabrication et à déterminer la participation canadienne. Comment avez-vous pu établir ce genre de liaison, monsieur le ministre, pour aboutir à un appel d'offres conforme au règlement.

**M. Côté:** M. Fultz répondra à cette question.

**M. Fultz:** Il faut revenir au premier contrat où l'ITT s'engageait à fabriquer au Canada. Cette société et toutes les entreprises du monde que la mécanisation postale intéressaient savaient que nous lancerions d'autres appels pour la seconde phase du contrat. L'ITT s'est mise en rapport avec 61 ou 64 fournisseurs canadiens et leur a fait signer des attestations conformes aux exigences du ministère de l'Industrie et du Commerce; ces attestations prouvaient qu'ils avaient le potentiel voulu pour fabriquer les pièces au Canada. Ce paragraphe indique simplement que l'ITT avait déterminé ses sources d'approvisionnement. Elle avait les attestations à Guelph qui, je pense, avaient été communiquées au ministre de l'Industrie et du Commerce; les 61 ou 64 attestations indiquaient que l'industrie canadienne était prête à participer à la fabrication de ces machines.



[Text]

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, in another submission we see that wholly Canadian content is 76 per cent; Belgian, 15 per cent; and others, 9 per cent. I am having a hard time coming up with the figure of 86 per cent Canadian content being used here.

**Mr. Fultz:** Would you mind holding up the piece of paper you are reading from, sir? What you have there is ITT's bid in response to the tender. In the first three systems, 76 per cent, which is the figure used on several occasions, will be manufactured in Canada. The other 24 per cent will be made up of 15 per cent from Belgium, which consists principally of parts of the coding desk, and the 9 per cent would refer to the electronic parts which, as a matter of necessity, are imported from the United States or Japan—parts which are necessary for the machine but which are not made in Canada.

I also mentioned this afternoon a piece of chain known as a Reynolds chain which is only manufactured in England. There are two of them in every letter sorting machine.

**Mr. Skoberg:** But there was no Canadian content equipment. One sentence reads:

The Canadian content of equipment supplied in response to this tender must be at least 60 per cent.

**Mr. Fultz:** With respect, you are mixing apples and oranges. They have taken a photocopy of the document that we sent out to them when we asked for bids. In the request for tenders, we, in co-operation with the Department of Industry, Trade and Commerce and the Department of Supply and Services, laid down as a stipulation that there must be at least 60 per cent Canadian content because we realized that Canadian jobs were at stake. In response, ITT said, "Yes, we will have at least 60 per cent Canadian content in the book." We questioned them, as we had to question the other company on several other things, on what the exact content was and they gave it to us in three stages. We are getting 76 per cent in the initial order and, if my memory serves me correctly, it is rising to 91 per cent in the fourth year of the contract.

I can assure the Committee that the plant in Guelph is just now gearing up to produce the machines put together entirely by Canadian workmen, of 76 per cent Canadian dollar value. The only things that will be in the first set of machines are things that cannot be had in Canada in the next 10 or 12 months, and some of those things will eventually be Canadian.

• 2130

**Mr. Skoberg:** I think the apples and oranges were mixed up a while ago when you talked about a telex that you received to correct the previous 60 per cent that I referred to.

**Mr. Fultz:** Not at all, not at all. The tenders that we received were actually of two types, one very good and one very bad, as the Minister has explained. Even in the very good one, there were a couple of points about which we needed clarification; and I lay down as a policy, in spite of my lack of engineering skill, that we would have everything in writing, and everything that was said, was said in writing, and I do not back away from any of them. We had to question ITT about this and we have that in writing; and in the case of Plessey, we have yards and yards and yards of writing.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Monsieur le président, dans un autre document, nous observons que la participation canadienne est de 76 p. 100 au total; celle de la Belgique, de 15 p. 100 et les autres, de 9 p. 100. Je n'arrive pas aux 86 p. 100 dont on parle ici pour le Canada.

**M. Fultz:** Voulez-vous, s'il vous plaît, montrer le document que vous lisez, monsieur? Ce que vous avez, c'est la soumission de l'ITT en réponse à l'appel d'offres. Dans les trois premiers systèmes, la proportion de 76 p. 100, plusieurs fois répétée, est la part qui sera fabriquée au Canada. Les 24 p. 100 qui restent seront constitués de 15 p. 100 pour la Belgique, surtout en pièces accessoires pour le pupitre de codage; et le 9 p. 100 de pièces électroniques qui, par nécessité, sont importées des États-Unis ou du Japon—pièces indispensables à la machine mais qui ne sont pas fabriquées au Canada.

J'ai aussi mentionné cet après-midi une chaîne appelée chaîne Reynolds fabriquée exclusivement en Angleterre. Il y en a deux pour chaque machine à trier le courrier.

**M. Skoberg:** Mais le Canada ne participe pas à l'équipement. Voici une phrase qui dit:

En réponse à cet appel d'offres, la participation canadienne doit se chiffrer au moins à 60 p. 100 pour l'équipement.

**M. Fultz:** Excusez-moi, mais vous confondez pommes et oranges. Ils ont photocopié le document que nous leur avons envoyé au moment de l'appel d'offres. Nous y avons précisé, d'accord avec le ministère de l'Industrie et du Commerce et le ministère des Approvisionnements et Services, que le contenu canadien devait être au moins de 60 p. 100 car les emplois canadiens étaient en cause. L'ITT a répondu: «Oui, nous spécifierons: 60 p. 100 de contenu canadien dans le cahier des charges». Nous leur avons demandé, ainsi qu'à l'autre compagnie quelle était exactement ce contenu, et ils nous ont indiqué trois phases. Nous obtenons 76 p. 100 de la commande initiale et, si je me souviens bien, ce chiffre s'élève à 91 p. 100 pendant la quatrième année du contrat.

Je puis assurer au Comité que l'usine de Guelph se prépare à fabriquer les machines qui seront entièrement montées par des ouvriers canadiens et qui seront à 76 p. 100 canadiennes. Les seuls éléments qui seront compris dans la première série de machines sont ceux qu'on ne peut obtenir au Canada dans les dix ou douze prochains mois, et certains d'entre eux seront éventuellement canadiens.

**M. Skoberg:** Il y a eu confusion lorsque vous nous avez dit avoir reçu un télex pour rectifier les 60 p. 100 antérieurs dont j'ai parlé.

**M. Fultz:** Pas du tout. Les soumissions que nous avons reçues se classaient en deux catégories, l'une très bonne et l'autre très mauvaise, comme l'a expliqué le ministre. Même dans la catégorie très bonne, il y avait un ou deux points qui appelaient des éclaircissements; et malgré mon ignorance en matière de génie, j'ai arrêté comme politique de tout avoir par écrit; tout ce qui s'est dit oralement a été transcrit et je ne reviens en aucun cas sur ce qui a été dit. Il nous a fallu sur ce point poser la question à l'ITT et cela a été écrit; et dans le cas de Plessey, nous avons des pages et des pages.

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** I will jump, Mr. Chairman, to something else. With regard to the statement of the Minister this morning as to loss—second class mail, third class and fourth class—could he suggest now what is being lost in handling *Time* and *Reader's Digest* in Canada?

**Mr. Côté (Longueuil):** That is part of the third class loss, I suppose. We will look now to see if we have that information with us.

**Mr. Skoberg:** While they are looking for that, Mr. Chairman, Mr. Côté, I notice that you are saying:

A plan has been designed for Montreal and Toronto where modern, multiple facilities will replace the present outmoded buildings. This will create a better working environment for our employees.

which I congratulate the department for. At the same time, I hope that the department will also look once again at the smaller centres in rural Canada, both east and west, so that when there is a requirement for improvements in and the rebuilding of our post offices that have outlived their usefulness, we do not use other types of facilities such as has been going on, which is understandable. I hope that the same thing will apply there, so that there will be allocation of funds for buildings in other than the major metropolitan areas of Central Canada.

**Mr. Côté (Longueuil):** There is a program of \$300 million for amelioration in our post offices throughout Canada.

In Toronto, the people who have looked at the post office there could see that a change is needed pretty quickly because, even with all the repairs that we have done to that post office, it is still not suitable for the department. In Montreal also, with our decentralized system and the mechanized system and all that, we need more buildings, and that is going to take a big chunk of that \$300 million; but there will be some left for the rest of the country.

**Mr. Skoberg:** I hope that is a promise.

Those are the only two questions I will ask, Mr. Chairman. Maybe they have the answer to the question I asked on *Time* and *Reader's Digest*. If they have not, it is all right. Just go on with another one.

**Mr. Howe:** If no other member has questions, may I ask one?

**The Chairman:** Yes, Mr. Howe.

**Mr. Howe:** I was very interested in the comments that the Minister made on new post offices, but he knows that I have had a running fight for about two and a half years to settle something of this nature.

They were going to build a new post office and the people in the village of Elora did not want that new post office. The Minister of Public Works was up there last June and gave his O.K. that the work would be started on the old post office, to renovate it. Now that has not been started yet, Mr. Postmaster General, and I think that the Department of Public Works or somebody is dragging their feet in the hope that, by the time a few more months go by, they can tear the old post office down and have their own way.

I hope you will put in a word about that because this is a beautiful old building in the village, and the people themselves do not want one of your new chicken-coop post offices that are being put up in so many places. I sincerely hope that you will see that the recommendation that was made by Mr. Laing when he was Minister of Public Works is carried out.

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Permettez-moi de passer à autre chose, monsieur le président. Le ministre a parlé ce matin de pertes—courrier de deuxième, troisième et quatrième classes—peut-il nous dire à combien s'élèvent ces pertes pour le *Time* et le *Reader's Digest* au Canada?

**M. Côté (Longueuil):** Cela fait partie, je suppose, du courrier de troisième classe. Nous allons vérifier si nous avons ce renseignement.

**M. Skoberg:** En attendant, monsieur Côté, vous dites:

En vertu d'un plan qui a été conçu pour Montréal et Toronto, des installations nombreuses et modernes viendraient remplacer les vieux édifices actuels. Ces modifications nous vaudront un lieu de travail plus commode pour les employés.

C'est pourquoi je félicite le ministère. Mais du même coup, j'espère qu'on n'oubliera pas les centres ruraux moins importants de l'Est et de l'Ouest de sorte que lorsque les améliorations ou une reconstruction de nos bureaux de poste s'imposera, nous n'utiliserons pas d'autres genres de bâtiments, comme on le fait présentement, ce qui est compréhensible. J'espère que la même règle s'appliquera dans ce cas de sorte qu'on réservera des crédits pour les édifices ailleurs que dans les régions métropolitaines les plus importantes du centre du Canada.

**M. Côté (Longueuil):** Nous avons réservé 300 millions pour améliorer les bureaux de poste d'un bout à l'autre du Canada.

Ceux qui ont vu le bureau de poste de Toronto se rendent compte qu'un changement s'impose sur le champ car en dépit des réparations, cet édifice ne convient pas au ministère. Il en est de même de celui de Montréal, avec notre système de décentralisation et de mécanisation, etc., nous avons besoin d'édifices plus nombreux, et une partie importante de ces 300 millions sera utilisée pour leur construction; mais il en restera pour le reste du pays.

**M. Skoberg:** J'espère que c'est une promesse.

C'étaient mes deux seules questions, monsieur le président. Peut-être maintenant peuvent-ils répondre à la question que j'ai posée au sujet du *Time* et du *Reader's Digest*. Sinon, tant pis et passons à un autre.

**M. Howe:** Si personne d'autre n'a de question à poser, puis-je en poser une moi-même?

**Le président:** Oui. Monsieur Howe.

**M. Howe:** J'ai été fort intéressé par les commentaires du ministre au sujet des nouveaux bureaux de poste, mais il sait que je lutte depuis bientôt deux ans et demi pour régler une question de ce genre.

On était sensé construire un nouveau bureau de poste et les habitants du village d'Elora n'en voulaient pas. Le ministre des Travaux publics a visité ce village en juin dernier et a autorisé la rénovation du vieux bureau de poste. Or, monsieur le ministre, les travaux n'ont pas encore commencé, et je crois que le ministère des Travaux publics prend bien son temps, espérant pouvoir avec le temps démolir ce vieux bâtiment et faire à sa guise.

J'espère que vous direz un mot à ce sujet car il s'agit d'un bel édifice du village et les habitants ne veulent pas de vos bureaux de poste, style poulailler, qui s'élèvent en tant d'endroits. J'espère sincèrement que vous verrez à ce que la recommandation faite par M. Laing lorsqu'il était ministre des Travaux publics, soit prise en considération.



[Text]

**Mr. Côté (Longueuil):** I know exactly the situation. We had a talk before and I thought it was settled.

• 2135

**Mr. Howe:** I understood it was settled. I was interested in the ...

**Mr. Côté:** I will bring up the case again.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, on a question of privilege, I would like him to know that there is a segment of Canadian agriculture that would resent his using the words "chicken coop" in the manner in which he has used them.

**An hon. Member:** You are lucky he did not use the words "pig sty".

**Mr. Howe:** I am sorry if I kind of curled your hair a little bit there.

**Mr. Côté (Longueuil):** Can you name the city?

**Mr. Howe:** The village of Elora.

**Mr. Côté (Longueuil):** Elora.

**Mr. Howe:** Elora. You have probably heard of it.

I have another matter here, Mr. Chairman, in connection with the postal deliveries and I guess this is the place to raise it on the first vote. We do have a lot of complaints on the delivery of mail. I have one here from a trade company in my own village of Arthur maintaining that over the past many months they have had their patience tried to the limit with the postal service. They wrote to your Director of the Southwestern District and I hope something will be done. This is an example of some of the situations that have arisen. In these days of competition postal service has to be good for a manufacturing plant. These people manufacture thread. Here is another instance of a letter posted in Montreal ...

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Howe:** ... on March 1. It came to the Village of Arthur on March 7. Another one was posted in Montreal on March 1 and the date received was March 8. Here is one from Montreal on February 2 and received on February 9, which was pretty good service, 7 days. Here is another one from Vancouver on January 19 to February 7. We thought we had all this straightened out with the air mail service, that all first class mail went by air and it would get there almost as fast as if it were going to Toronto, but that is not the case. I have another one from Thunder Bay, Ontario on February 19 received on March 6, and then from Nova Scotia, February 25 to March 6. So, we can see that these deliveries are not good, Mr. Postmaster General, because after all in these days of excessive competition it is important that a manufacturing plant transposing orders or sending in orders gets quick delivery and it depends upon the mail service when that delivery is going to be made. I sincerely hope you will look into this situation that has developed in my particular area.

**Mr. Côté (Longueuil):** I hope you will send me a copy of that letter, Mr. Howe.

[Interpretation]

**M. Côté (Longueuil):** Je connais exactement la situation. Nous en avons parlé auparavant et je croyais que la question était réglée.

**M. Howe:** Je le croyais aussi. J'étais intéressé par le ...

**M. Côté (Longueuil):** Je soulèverai encore une fois la question.

**M. Pringle:** Monsieur le président, une question de privilège; un secteur de l'agriculture canadienne pourrait bien se froisser en entendant le mot «poulailler» au sens où on l'a employé.

**Une voix:** Vous êtes bien chanceux qu'il n'ait pas utilisé le mot «porcherie».

**M. Howe:** Pardonnez-moi si je vous ai un peu froissé.

**M. Côté (Longueuil):** Pouvez-vous me donner le nom de cette localité?

**M. Howe:** Le village d'Elora.

**M. Côté (Longueuil):** Elora.

**M. Howe:** Elora. Vous en avez probablement entendu parler.

J'ai ici une autre question, monsieur le président, qui se rapporte à la distribution du courrier et je crois que le moment est venu d'en parler. On se plaint beaucoup de la distribution du courrier. J'ai ici une plainte que m'a fait parvenir une société commerciale de mon village d'Arthur. Cette société prétend que depuis plusieurs mois déjà le service postal est littéralement venu à bout de sa patience. Ils ont écrit à votre directeur du district sud-ouest et j'espère qu'on fera le nécessaire. C'est un exemple de ce qui se produit. Devant la concurrence actuelle, les services postaux doivent être à la hauteur des entreprises. Celle-ci fabrique du fil. Voici un autre exemple d'une lettre postée à Montréal ...

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Howe:** ... le 1<sup>er</sup> mars. Elle est arrivée au village d'Arthur le 7 mars. Une autre, postée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars a été reçue le 8 mars. Une autre encore, postée le 2 février, est parvenue à destination le 9 février, et c'était là un assez bon service, sept jours. En voici une autre, expédiée de Vancouver le 19 janvier qui est arrivée le 7 février. Il me semblait que cette question était définitivement réglée par le courrier aérien, et que tout le courrier de première classe était transporté par avion, c'est-à-dire qu'il parvenait là-bas en même temps qu'à Toronto, mais ce n'est apparemment pas le cas. En voici une autre de Thunder Bay, en Ontario, postée le 19 février, reçue le 6 mars, et une autre expédiée de Nouvelle-Écosse le 25 février et qui est arrivée le 6 mars. On peut donc voir que le service est inadéquat, monsieur le ministre, car étant donné la concurrence que nous connaissons aujourd'hui, il est très important qu'une usine soit servie rapidement; en effet les dates de livraisons reposent sur le service postal. J'espère que vous ferez une petite enquête sur cette situation survenue dans ma région.

**M. Côté (Longueuil):** J'espère que vous me ferez parvenir une copie de cette lettre, monsieur Howe.

[Texte]

**Mr. Howe:** I will do that and we hope it will be looked into.

There is another item I notice here, too, that has always been a thorn in my flesh and that is the collection of lock box rentals. Why in the world does a person in a small community where there is no door-to-door delivery, where there is no rural mail delivery, where there is no kind of delivery have to pay rental for these boxes in post offices?

**Mr. Côté (Longueuil):** I do not think they really need to have boxes. They could use the over-the-counter service which is provided for them. If they want boxes, they have to pay about half of what they would pay if there were a letter carrier service there.

**Mr. Howe:** However, the letter carrier service is free.

**Mr. Côté (Longueuil):** If you have a letter carrier service, you can also have a box, but you will pay about double the price of what you would pay if you did not have that letter carrier service and it was an over-the-counter service because a postal box is something more than the normal service we give. You cannot compare it with the letter carrier service. The service that is given in any post office where we have no letter carriers is over-the-counter service.

**Mr. Howe:** Why do you have boxes at all in these kinds of post offices? Why does not everybody just get their mail from these post offices?

**Mr. Côté (Longueuil):** This is an extra service that we give to people who want these boxes. They are useful for some people who want to go to get their letters or their mail outside of the normal hours.

**Mr. Howe:** Of course, this has developed over the last few years since you have the post offices open practically all the time . . .

**Mr. Côté (Longueuil):** Yes.

**Mr. Howe:** . . . but before when they were closed at 6 o'clock at night there was not any particular . . .

• 2140

**Mr. Côté (Longueuil):** If we did not charge anything then we would have to give a box to everybody and we would need a very large post office.

**Mr. Howe:** Well, the people on general delivery in the city would not be entitled to a post office box.

**Mr. Côté (Longueuil):** They are not entitled now but many have it, and they pay about double the price they would pay in other places where there is no . . .

**Mr. Howe:** I never have thought it fair that people in small communities where they were not getting any door-to-door service had to pay for those rental boxes.

**Mr. Côté (Longueuil):** But it is an extra service that we give, and if they want something they have to pay for it. Otherwise, everybody should have a box.

[Interprétation]

**M. Howe:** Je n'y manquerai pas et j'espère que vous vous en occuperez.

Je remarque ici une autre question qui m'a toujours turlupiné et c'est la perception des loyers des cases postales. Pourquoi est-ce que celui qui réside dans une petite localité où il n'y a pas de distribution à domicile, où il n'y a pas de distribution du courrier rural, où il n'y a en fait aucune distribution de quelque sorte que ce soit, doit payer une case postale au bureau de poste?

**M. Côté (Longueuil):** Je ne crois pas qu'il soit nécessaire qu'ils aient un casier. Ils pourraient profiter du service au comptoir. S'ils veulent un casier, ils doivent payer environ la moitié de la somme qu'ils déboursaient s'il y avait un service de livraison.

**M. Howe:** Et pourtant, la distribution du courrier est gratuite.

**M. Côté (Longueuil):** Si vous profitez de la distribution du courrier, vous pouvez aussi avoir une case postale, mais vous paierez le double de la somme que vous débourserez si le courrier ne nous était pas distribué et si vous en étiez réduit à un service au comptoir. Ceci, parce qu'un casier postal s'ajoute au service ordinaire que nous donnons. On ne saurait le comparer avec le service de distribution du courrier. Le service assuré dans tout bureau de poste où il n'y a pas de facteur, c'est le service au comptoir.

**M. Howe:** Alors, pourquoi avoir des cases postales dans ce genre de bureaux de poste? Pourquoi ne pas laisser chacun y recevoir son courrier?

**M. Côté (Longueuil):** C'est un service additionnel pour les usagers qui désirent un casier. Ces casiers sont utiles pour certaines personnes qui veulent prendre leur courrier en dehors des heures normales.

**M. Howe:** Bien sûr, cette idée s'est développée au cours des quelques dernières années; depuis, les bureaux de poste sont presque toujours ouverts.

**M. Côté (Longueuil):** Oui.

**M. Howe:** . . . mais auparavant, lorsqu'ils fermaient à 18 heures, il n'y avait pas de raison particulière.

**M. Côté (Longueuil):** Si les cases étaient gratuites, il faudrait en donner une à tout le monde; il nous faudrait des bureaux de poste très spacieux.

**M. Howe:** Les gens des villes qui reçoivent le courrier à domicile n'auraient pas droit à une case au bureau de poste.

**M. Côté (Longueuil):** Ils n'y ont pas droit actuellement, mais bon nombre en possèdent une qu'ils doivent d'ailleurs payer le double du montant exigé aux endroits où il n'y a pas . . .

**M. Howe:** J'ai toujours trouvé injuste que les habitants des centres de moindre importance, où il n'y a pas de service à domicile, doivent payer pour ces cases.

**M. Côté (Longueuil):** Mais c'est un service supplémentaire que nous donnons; s'ils veulent quelque chose, il leur faut payer pour l'avoir. Autrement, tout le monde devrait avoir une case.



[Text]

**Mr. Howe:** Is the mail that is put in your box any more sacred than what is put in the other dockets in the post office?

**Mr. Côté (Longueuil):** No, but it gives you the privilege of getting it at other times.

**Mr. Howe:** Of course, this has developed lately but it was not always the case.

**Mr. Côté (Longueuil):** But we would need a box for everyone if we give people what they want. It would mean a lot of boxes, and they take up a lot of room in the post office.

**Mr. Howe:** Probably you could better do away with them altogether.

**Mr. Côté (Longueuil):** But people ask for them, and if they do we charge them a small fee.

**Mr. Howe:** Mail is something that you are responsible for, whether it is put in a box or on the shelf behind the postmaster.

**Mr. Côté (Longueuil):** It is a special service that we give. Where we have letter-carrier service people do not need a box, but many of them want it because they do not want to wait until ten o'clock in the morning or eleven or one o'clock in the afternoon to get their mail. They want it early in the morning and they go and pick it up themselves at the post office, or they do not want to receive their mail at home or at the office and so they rent a box.

**Mr. Howe:** I can see where that would be a special service because it would mean two sortings, the ones that are going to go out for general delivery and the ones that are going to be delivered in the post office. That would make a lot of extra service, much more than it does in a village where we do not have any mail delivery.

**Mr. Côté (Longueuil):** No, but it is the same thing; you have to separate your mail by different addresses and the address on the envelope is just the number of the box.

**Mr. Howe:** As I say, I have always felt that this is an unfair tax on people who live in villages who cannot get door-to-door delivery and have to pay this extra money to get their mail.

**Mr. Côté (Longueuil):** They do not need to have a box, but if they want it we charge for it.

**The Chairman:** Are there other questions, gentlemen?

**Mr. Nielsen:** Yes, I have some more. I would certainly defer to any other member that wanted to precede me though?

I just want to get a few dates straightened around in my mind, Mr. Chairman. Can Mr. Mackay or Mr. Fultz perhaps confirm the date of the invitation for tenders—that is the date when they went out. Would I be correct in stating it as November 24, 1970? That is according to the Minister's statement.

**Mr. Fultz:** Yes.

**Mr. Nielsen:** The date for the closing of tenders was January 12, 1971.

[Interpretation]

**M. Howe:** Le courrier qu'on dépose dans une case est-il plus important que celui qui est rangé ailleurs au bureau de poste?

**M. Côté (Longueuil):** Non, mais on peut le prendre en aucun temps.

**M. Howe:** Il en est ainsi depuis quelque temps, mais cela n'a pas toujours été le cas.

**M. Côté (Longueuil):** Mais si nous devons donner une case à tous ceux qui en désirent, il n'y aurait pas de fin. Les cases prendraient beaucoup trop de place dans le bureau de poste.

**M. Howe:** Il serait peut-être préférable de ne pas en avoir du tout.

**M. Côté (Longueuil):** Mais les usagers en demandent. Il faut donc exiger des frais si minimes soient-ils.

**M. Howe:** Vous êtes responsable du courrier, qu'il soit placé dans une case ou sur une tablette.

**M. Côté (Longueuil):** C'est un service spécial que nous offrons. Là où il existe un service à domicile, les usagers n'ont pas besoin d'une case. Plusieurs en désirent une cependant parce qu'ils ne veulent pas attendre jusqu'à 10 heures, 11 heures ou 13 heures pour prendre leur courrier. Ils le veulent tôt le matin et vont le prendre eux-mêmes au bureau de poste; ou encore ils ne veulent pas recevoir leur courrier à la maison ou au bureau. Voilà pourquoi ils louent une case.

**M. Howe:** Je vois bien qu'il s'agit là d'un service spécial qui nécessite double distribution du courrier; une première, pour le service à domicile, une seconde pour ceux qui prennent leur courrier au bureau de poste même. Ce qui entraîne beaucoup plus de travail que dans un village où il n'y a pas de distribution du courrier à domicile.

**M. Côté (Longueuil):** C'est la même chose; on trie le courrier selon l'adresse et c'est plus facile lorsqu'il n'y a que le numéro de casier postal.

**M. Howe:** Comme je l'ai dit tout à l'heure j'ai toujours trouvé injuste d'imposer ces frais additionnels aux usagers des villages, qui n'ont pas la distribution à domicile.

**M. Côté (Longueuil):** Ils ne sont pas tenus d'avoir une case, mais s'ils en désirent une, ils doivent la payer.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

**M. Nielsen:** J'en ai d'autres, mais je céderai volontiers le pas à un autre.

Je voudrais qu'on précise pour moi certaines dates, monsieur le président. M. Mackay ou M. Fultz peuvent-ils me confirmer la date à laquelle les intéressés ont été invités à soumissionner, soit la date où les avis ont été postés. Est-ce le 24 novembre 1970? C'est la date mentionnée dans la déclaration du ministre.

**M. Fultz:** C'est exact.

**M. Nielsen:** Les délais se terminaient le 12 janvier 1971.

[Texte]

**Mr. Fultz:** That is correct.

**Mr. Nielsen:** And the date of the submission of the ITT bid was November 17, 1971.

**Mr. Fultz:** No.

**Mr. Nielsen:** I am sorry, I am just reading their letter which is dated November 17, 1971.

**Mr. Fultz:** I am sorry but you are on a different contract now. Yes, that would be the second date.

**Mr. Nielsen:** The second date.

**Mr. Fultz:** Yes.

**Mr. Nielsen:** When was the date of the first one?

**Mr. Fultz:** You just gave it. Their bid was in for the closing date of January 12.

**Mr. Nielsen:** Was that the date they submitted it.

**Mr. Fultz:** As far as I am concerned, all bids were submitted on that date. I do not know what date they came in. Anything that comes in in advance is put in a sealed box and the bids are not open until the closing date.

**Mr. Nielsen:** Well, the documents that were supplied to me is the ITT tender on Spec D and not Spec A. Is that correct?

• 2145

**Mr. Fultz:** No, you did not ask for the bid on Spec "A".

**Mr. Nielsen:** Sorry, I thought I had.

**Mr. Fultz:** No, you had not. The Spec "A" is the \$4.4 million contract that was awarded some time ago.

**Mr. Nielsen:** I understand that. There is no point going over that ground but I would like to know the date on their letter of submission.

**Mr. Fultz:** It would be January 12. It may have been January 11. The bid was received and opened on January 12.

**Mr. Nielsen:** Yes, I realize that but it was not in early.

**Mr. Fultz:** No, my recollection is that in both cases they flew them up in the morning. They carried them up and deposited them in the post office the morning the bidding closed.

**Mr. Nielsen:** Thank you. Now, when did Mr. Moody go to ITT?

**Mr. Fultz:** September 1, 1971.

**Mr. Nielsen:** Was it at ITT's request that Mr. Moody joined them? Perhaps Mr. Mackay can answer that.

**Mr. Côté (Longueuil):** I think they asked for someone from within the post office department.

**Mr. Nielsen:** Did ITT or anyone in ITT ask specifically for Mr. Moody?

[Interprétation]

**M. Fultz:** En effet.

**M. Nielsen:** Et la date de l'offre de l'ITT était le 17 novembre 1971.

**M. Fultz:** Non.

**M. Nielsen:** Pardon, c'est la lettre qui est datée du 17 novembre 1971.

**M. Fultz:** Pour l'autre contrat, ce serait la seconde de ces dates.

**M. Nielsen:** La seconde.

**M. Fultz:** Oui.

**M. Nielsen:** Et la première date?

**M. Fultz:** Vous venez de le dire. Le délai se terminait le 12 janvier.

**M. Nielsen:** Est-ce là la date de présentation de la soumission?

**M. Fultz:** Autant que je sache, toutes les soumissions ont été présentées à cette date. J'ignore à quelle date elles sont effectivement arrivées. Celles qui nous parviennent avant la date limite sont déposées dans une boîte scellée; les enveloppes ne sont décachetées qu'à la date limite.

**M. Nielsen:** Le document qu'on m'a remis est la soumission de l'ITT selon le cahier des charges D et non pas A, n'est-ce pas?

**M. Fultz:** Vous ne m'avez pas demandé la soumission selon le cahier des charges A.

**M. Nielsen:** Pardon, je croyais l'avoir fait.

**M. Fultz:** Le cahier des charges A a trait au contrat de 4.4 millions de dollars qui a été adjugé il y a quelque temps.

**M. Nielsen:** Je sais. Inutile d'y revenir. J'aimerais toutefois connaître la date de la lettre de soumission.

**M. Fultz:** Ce serait le 12 janvier, peut-être le 11. De toute façon, les soumissions ont été décachetées le 12 janvier.

**M. Nielsen:** Je sais, mais elles ne vous sont pas parvenues plus tôt?

**M. Fultz:** Si je me souviens bien dans les cas, quelqu'un est venu par avion et les a déposées le matin de la date limite au bureau de poste.

**M. Nielsen:** Merci. Maintenant, quand M. Moody est-il passé à l'ITT?

**M. Fultz:** Le 1er septembre 1971.

**M. Nielsen:** Était-ce à la demande de l'ITT? M. Mackay le sait peut-être.

**M. Côté (Longueuil):** Je crois qu'on a demandé quelqu'un du ministère des Postes.

**M. Nielsen:** Un représentant de l'ITT a-t-il demandé tout particulièrement M. Moody?



[Text]

**Mr. Côté (Longueuil):** No.**Mr. Nielsen:** Is there any doubt about that?

**Mr. Côté (Longueuil):** No. I have been told that they requested somebody from the post office to join them after they had had a first contract to help them out. They did not specify Mr. Moody.

**Mr. Nielsen:** That request was made when? What exact date?

**Mr. Sinclair:** Well I do not have the exact date. It was in April, 1971, I think, when they first mentioned the possibility of having somebody with postal knowledge join their company.

**Mr. Nielsen:** You said that Mr. Moody joined ITT on September 1, 1971. Was he with them, but not officially or formally, before that time.

**Mr. Sinclair:** No.**Mr. Nielsen:** Was he on that trip to Rhode Island?**Mr. Sinclair:** I do not think so.**Mr. Mackay:** No.**Mr. Nielsen:** There is doubt about it.**Mr. Côté (Longueuil):** No doubt, no.

**Mr. Nielsen:** No doubt. Regarding the directorship that Mr. Mackay resigned, Mr. Chairman, on reflection he did not answer specifically and I would like him to and I am sure he can. The question was whether he resigned his directorship in ITT before becoming connected with the postal department.

**Mr. Mackay:** The answer is yes.

**Mr. Nielsen:** Since Mr. Mackay has joined the department, have any other ITT personnel joined the department?

**Mr. Mackay:** Yes, they have.**Mr. Nielsen:** How many?**Mr. Mackay:** Four I think.

**Mr. Nielsen:** Four only. Did these people from ITT join the department at the suggestion or request of Mr. Mackay?

**Mr. Mackay:** No, they did not.**Mr. Nielsen:** Were they recommended by Mr. Mackay?**Mr. Mackay:** No, they were not.

**Mr. Nielsen:** What positions do they occupy now in the department?

**Mr. Mackay:** One of them came from the Public Service Commission. In fact he left ITT before I did. His name is Claude Parent and he is the Director of Staff Relations in our department but he came via the Public Service Commission. He had worked for the Public Service Commission for about a year before he joined the department. One of them is now in business plant . . .

**Mr. Nielsen:** I am sorry to interrupt. This is from ITT Canada?

[Interpretation]

**M. Côté (Longueuil):** Non.**M. Nielsen:** Sans l'ombre d'un doute?

**M. Côté (Longueuil):** On m'a simplement dit qu'on avait demandé quelqu'un des postes qui les aiderait à réaliser leur premier contrat. On n'a pas spécifié M. Moody.

**M. Nielsen:** A quelle date au juste cette demande a-t-elle été faite?

**M. Sinclair:** J'ignore la date exacte. C'était en avril 1971 qu'on a d'abord parlé d'avoir quelqu'un connaissant les postes qui puisse se joindre à la compagnie.

**M. Nielsen:** Vous dites que M. Moody est passé à l'ITT le 1<sup>er</sup> septembre 1971. S'y était-il joint à titre non officiel, avant cette date?

**M. Sinclair:** Non.**M. Nielsen:** Était-il du voyage au Rhode Island?**M. Sinclair:** Je ne le crois pas.**M. Mackay:** Non.**M. Nielsen:** Vous n'êtes pas sûr.**M. Côté (Longueuil):** Aucun doute là-dessus, c'est non.

**M. Nielsen:** Aucun doute. Au sujet du poste de directeur que M. Mackay a laissé, monsieur le président, à bien y songer, le témoin n'a pas répondu avec précision et je voudrais qu'il le fasse car il le peut. Je lui ai demandé s'il avait démissionné de son poste à l'ITT avant de faire partie du ministère des Postes.

**M. Mackay:** La réponse est oui.

**M. Nielsen:** Depuis que M. Mackay est entré au ministère, y a-t-il d'autres membres du personnel de l'ITT qui aient imité son geste?

**M. Mackay:** Oui.**M. Nielsen:** Combien?**M. Mackay:** Quatre, je crois.

**M. Nielsen:** Quatre seulement. Ces gens de l'ITT sont-ils entrés au ministère sur la proposition ou à la demande de M. Mackay?

**M. Mackay:** Non.**M. Nielsen:** Ont-ils été recommandés par M. Mackay?**M. Mackay:** Non, ils ne l'ont pas été.**M. Nielsen:** Quels postes occupent-ils au ministère?

**M. Mackay:** L'un d'eux vient de la Commission de la Fonction publique. En fait, il a laissé l'ITT avant moi. Il s'appelle Claude Parent et il est directeur des relations du personnel dans notre ministère; je le répète, il nous est venu par l'intermédiaire de la Commission de la Fonction publique. Il y avait travaillé environ un an avant d'entrer au ministère. Un autre fait partie . . .

**M. Nielsen:** Je regrette de vous interrompre, il s'agit bien de ITT Canada?

## [Texte]

**Mr. Mackay:** From ITT Canada, yes. Was that not the question?

**Mr. Nielsen:** Yes, well, perhaps you might indicate whether it is from ITT Canada or the United States.

**Mr. Mackay:** Well, to my knowledge there is no one from the United States. Another gentleman who is working on our business planning is an individual by the name of Ralph Shipton. We have an individual who has joined the Montreal post office and that was about five or six months ago.

• 2150

**Mr. Nielsen:** In what capacity?

**Mr. Mackay:** He is in an industrial engineering capacity. We have another gentleman who joined us recently as a Staff Relations Analyst, Mr. Dalgleish, whom I do not know, by the way. He joined ITT after I left ITT and subsequently has come to the Post Office Department.

**Mr. Nielsen:** Again, I want to reassure, through you, Mr. Chairman, Mr. Mackay and others here that I do not want to leave any inference of hanky-panky on his part or anybody else's part but I think it is essential in the Minister's own interest to have this kind of question asked and the answers clearly given so that the matter is cleared up.

**Mr. Côté (Longueuil):** I am sure this is why you are asking the question.

**Mr. Nielsen:** If I can embarrass the government in the process I will do it. Let us face it. Can you tell me who were the engineers who did the technical evaluation of the equipment that the departments thought that they wanted in order to put the coding and mechanization program into effect? I am asking who were the engineers, presumably the engineering branch played a part in it.

**Mr. Fultz:** I do not want to beat this subject to death but the engineers who made the assessment were actually working for me.

**Mr. Nielsen:** Yes, seconded to you.

**Mr. Fultz:** They were seconded to me and their names were Messrs. Sainsbury and Meier.

**Mr. Nielsen:** Right, but my question was who were the engineers?

**Mr. Fultz:** I just told you, Messrs. Sainsbury and Meier.

**Mr. Nielsen:** If you will permit me, Mr. Chairman, if Mr. Fultz will permit me to repeat my question, who were the engineers that made the technical evaluation of the equipment that the department thought they required to implement their coding and mechanization program?

**Mr. Fultz:** Sainsbury and Meier.

**Mr. Nielsen:** Thank you.

**Mr. Fultz:** I am sorry, the answer does not change.

**Mr. Nielsen:** That is fine. Would your answer be the same for the equipment that was specified in specifications A and D?

**Mr. Fultz:** No it would not because there was no equipment specified in specification A. There is a big difference between specifications A and D. In specification A, we simply laid out a problem and we asked for suggested solutions whereas in specification D we laid out the specifications of the equipment we wanted to interface with the equipment we had bought when calling tenders on specification A.

## [Interprétation]

**M. Mackay:** De ITT Canada, en effet. C'était bien votre question?

**M. Nielsen:** Oui, mais il serait peut-être préférable que vous indiquiez l'ITT Canada ou des États-Unis selon le cas.

**M. Mackay:** A ma connaissance, il n'y en a pas eu des États-Unis. Un autre occupe un poste dans un service de planification et se nomme Ralph Shipton. L'un d'eux est entré au bureau de poste de Montréal il y a cinq ou six mois.

**M. Nielsen:** A quel titre?

**M. Mackay:** A titre d'ingénieur industriel. Un autre nous est venu récemment à titre d'analyste des relations du personnel, M. Dalgleish, je ne le connais pas incidemment. Il est entré à l'ITT après mon départ pour passer ensuite au ministère des Postes.

**M. Nielsen:** Je le répète, monsieur le président, je tiens à rassurer M. Mackay et les autres: je ne veux pas laisser planer le soupçon sur lui ou sur qui que ce soit, mais je crois qu'il est essentiel, dans l'intérêt même du ministre, qu'on pose ce genre de questions et qu'on y réponde le plus clairement possible.

**M. Côté (Longueuil):** Je suis sûr que c'est le but que vous poursuivez.

**M. Nielsen:** Si je puis, ce faisant, mettre le gouvernement dans l'embarras, je le ferai. Je ne m'en cache pas. Pouvez-vous me dire quels sont les ingénieurs qui ont fait l'évaluation technique de matériel dont le ministère croyait avoir besoin pour mettre en marche le programme de codage et de mécanisation? Qui étaient-ils? Je présume que la direction du génie a eu un rôle à jouer.

**M. Fultz:** Je vous avouerai que ces ingénieurs travaillaient pour moi.

**M. Nielsen:** Sous vos ordres.

**M. Fultz:** Ils sont de mon service et se nomment Sainsbury et Meier.

**M. Nielsen:** Je vous ai demandé qui étaient les ingénieurs.

**M. Fultz:** Je viens de vous le dire, MM. Sainsbury et Meier.

**M. Nielsen:** Si vous me permettez, monsieur le président, je vais répéter ma question à M. Fultz. Qui étaient les ingénieurs qui ont fait l'évaluation technique de matériel que le ministère estimait essentiel à la bonne marche du programme de mécanisation et de codage?

**M. Fultz:** MM Sainsbury et Meier.

**M. Nielsen:** Merci.

**M. Fultz:** Je regrette, mais la réponse demeure la même.

**M. Nielsen:** Fort bien. Votre réponse serait-elle la même s'il s'agissait du matériel dont il s'agit dans les cahiers de charges A et D?

**M. Fultz:** Non, car il n'est pas fait mention de matériel dans le cahier des charges A. Il y a une importante différence entre les cahiers de charges A et D. Dans le premier, nous avons tout simplement exposé un problème et avons demandé qu'on nous propose des solutions; dans le second, nous avons exposé les spécifications que nous désirions pour apprécier le nouveau matériel en regard de celui que nous avons acheté après l'appel de soumissions selon le cahier des charges A.



[Text]

**Mr. Nielsen:** Right. So if you answer is not the same with respect to specification A who are the engineers who did the technical evaluation there?

**Mr. Fultz:** The engineers who did the technical evaluation after the tenders were received were Sainsbury and Meier. But there was no evaluation made before that.

**Mr. Nielsen:** Mr. Moody had nothing to do with making the evaluation specification A. Is that correct?

**Mr. Fultz:** Let me assure you, Mr. Nielsen, that Mr. Moody had nothing whatsoever to do with any of this. I was fully responsible for it and Mr. Moody and I had only very, very minor interfaces that one director would normally have with another. He had absolutely nothing whatsoever to do with the specifications in specification A and even less, if possible, to do with specification D.

**Mr. Nielsen:** Did he have anything to do at all with the coding and mechanization program?

**Mr. Fultz:** He had nothing whatsoever to do with the coding and mechanization program after the report that we gave you this morning was tabled in the House on February 19.

**Mr. Nielsen:** But before the branch was set up, he had nothing at all to do?

**Mr. Fultz:** He had nothing whatsoever to do with it inside the Department.

**Mr. Nielsen:** His advice was not sought in any of these matters. Is that right?

**Mr. Fultz:** Not by the present Director of Coding and Mechanization Branch.

• 2155

**Mr. Nielsen:** I know the ultimate decision in making the selection was the Minister's but could I know, please, who made the decision to select ITT and recommend it to the Minister.

**Mr. Fultz:** You are looking at him right now.

**Mr. Nielsen:** Who would normally make the arrangements for transferring Mr. Moody to ITT? I suppose that should be asked of Mr. MacKay, Mr. Chairman.

**Mr. Sinclair:** I guess probably I was as much responsible for making the transfer, if you will, as being responsible for the functions involved.

**Mr. Nielsen:** Is there any documentation prepared such as a formal document transferring him?

**Mr. Sinclair:** A formal document transferring him?

**Mr. Nielsen:** Or a letter?

**Mr. Côté:** There are letters of exchanges ...

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Nielsen:** Who within the department would have signed this?

**Mr. Sinclair:** I signed a couple of the letters involved in that transaction, yes.

[Interpretation]

**M. Nielsen:** Fort bien, votre réponse n'est pas la même à l'égard du cahier des charges A. Qui a fait l'évaluation technique dans ce cas?

**M. Fultz:** Les ingénieurs qui ont fait l'évaluation technique après la réception des soumissions étaient MM. Sainsbury et Meier. Il n'y a pas eu d'évaluation avant cela.

**M. Nielsen:** M. Moody n'a rien eu à voir avec l'évaluation du cahier des charges A. Est-ce exact?

**M. Fultz:** Je puis vous assurer, monsieur Nielsen, que M. Moody n'a rien eu à voir avec quoi que ce soit dans ce domaine. J'étais entièrement responsable et M. Moody et moi n'avons eu que quelques échanges d'idées comme il est normal pour un directeur d'en avoir avec un autre. Il n'a rien eu à voir avec les spécifications du cahier des charges A et encore moins avec celles du cahier des charges D.

**M. Nielsen:** A-t-il participé au programme de mécanisation et de codage?

**M. Fultz:** Il n'a aucunement participé à ce programme après que le rapport que nous vous avons remis ce matin ait été déposé à la Chambre, soit après le 19 février.

**M. Nielsen:** Mais avant que la direction ait été établie, a-t-il participé à quoi que ce soit?

**M. Fultz:** Il n'a aucunement participé à ce programme au sein du ministère.

**M. Nielsen:** En aucun temps ne lui a-t-on demandé conseil, est-ce exact?

**M. Fultz:** En tout cas, le directeur actuel de la direction du codage et de la mécanisation ne l'a pas fait.

**M. Nielsen:** Je sais que, en dernière analyse, c'est le ministre qui a fait le choix, mais puis-je savoir s'il vous plaît qui a décidé de choisir l'ITT et de la recommander au ministre.

**M. Fultz:** Vous lui parlez en ce moment.

**M. Nielsen:** Qui, normalement, devrait se charger de la mutation de M. Moody à l'ITT? Je suppose que je devrais poser la question à M. MacKay, monsieur le président.

**M. Sinclair:** J'ai eu à voir, autant que quiconque, avec cette mutation puisque c'est moi qui suis chargé de ces questions.

**M. Nielsen:** Existe-t-il un document officiel au sujet de cette mutation?

**M. Sinclair:** Un document qui rende officielle cette mutation?

**M. Nielsen:** Ou une lettre?

**M. Côté (Longueuil):** Il y a des lettres ...

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Nielsen:** Qui au ministère les aurait signées?

**M. Sinclair:** J'en ai signé un ou deux qui se rapportaient à cette mutation.

[Texte]

**Mr. Nielson:** Arranging a transfer?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Nielsen:** Could I know, please, what Mr. Moody's present title is with ITT, should he have one?

**Mr. Sinclair:** I believe it is Director of Postal Engineering.

**Mr. Nielsen:** Is it the ultimate objective to have Mr. Moody back in the department?

**Mr. Sinclair:** We would be delighted to have Mr. Moody back at any time that he finishes his assignment with ITT. If he in fact should become dissatisfied with his assignment at ITT, we would be willing to take him back into the department.

**Mr. Nielsen:** In what area in the department would he be employed, in Coding and Mechanization?

**Mr. Sinclair:** If we felt at that time that he could provide some advantage to us in any particular branch or division of the department, we would utilize him.

**Mr. Nielsen:** I take it the purpose of sending him down to ITT was to make him familiar with this machinery and this process on order that he might prove useful to the department later on. Would I be correct in that assumption?

**Mr. Sinclair:** I think you have perhaps mis-stated it. The purpose in sending him on assignment to ITT was to further his own personal development in keeping with the objectives of the CAP program. The fact that he could also participate in postal mechanization is perhaps an added plus that I hope will be of some benefit to the department in the future.

**The Chairman:** Gentlemen, I think it is 10 o'clock. Is the Committee ready for the question?

**Mr. Nielsen:** No. I have further questions, Mr. Chairman, not too many but I think we had better carry over to the next session. I could clean them up at that time. In any event, I am sure you will appreciate that it is impossible for me to do any justice to studying the documents we have been supplied today in the very short time that has been available. I would like to do that.

**The Chairman:** I think we had an agreement in the steering committee and it was mentioned here this morning that we have three sittings for the Postmaster General, Mr. Nielsen. I think the Committee might be willing to let you go on for a few minutes more.

**Mr. Nielsen:** If I might make a submission to the Committee, we have been supplied today with specifications A, specifications D, contract C, tender forms that were sent out, the tender bid from Plessey and the tender bid from ITT, a bulk of documents that it would have been impossible to have gone through in the two and a half hour adjournment between presupper and now. I would request the Committee, in all fairness, to permit me to examine these documents and continue the questioning at the next session.

[Interprétation]

**M. Nielsen:** Opérant une mutation?

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Nielsen:** Puis-je savoir, je vous prie, quel est le poste que M. Moody occupe à l'ITT, si poste il y a?

**M. Sinclair:** Je crois qu'il est directeur de la mécanisation des postes.

**M. Nielsen:** L'objectif est-il finalement de réintégrer M. Moody au ministère?

**M. Sinclair:** Nous serions très heureux de le reprendre en aucun temps lorsqu'il aura rempli sa mission à l'ITT. Si pour une raison ou pour une autre il n'était pas heureux de sa nomination à l'ITT, nous serions consentants à le reprendre au ministère.

**M. Nielsen:** Dans quel secteur du ministère pourrait-il être employé, dans le codage et la mécanisation?

**M. Sinclair:** Si le moment venu nous estimions qu'il pouvait nous être utile dans quelque direction ou division du ministère que ce soit, nous l'utiliserions là.

**M. Nielsen:** Si je comprends bien, en l'envoyant à l'ITT, vous vouliez qu'il devienne familier avec ces machines et ces procédés de façon qu'il puisse être utile plus tard au ministère. Ai-je raison de parler ainsi?

**M. Sinclair:** Peut-être vous êtes-vous mal exprimé. En l'envoyant en mission à l'ITT, nous voulions contribuer à son perfectionnement personnel à l'égard du programme CAP. Tant mieux s'il pouvait de plus participer à la mécanisation postale qui je l'espère profitera au ministère.

**Le président:** Messieurs, il est, je crois, 22h00. Le Comité est-il prêt à passer au vote?

**M. Nielsen:** Non. J'ai d'autres questions, monsieur le président; elles ne sont pas nombreuses mais je crois qu'il est préférable de renvoyer la question jusqu'à la prochaine séance. Je pourrai alors m'en occuper. De toute façon, vous comprendrez j'en suis certain qu'il m'est impossible d'étudier comme il convient les documents qu'on vient de me remettre dans le peu de temps qui est mis à ma disposition. J'aimerais prendre un peu plus de temps.

**Le président:** Je croyais que nous avions convenu au comité de direction, et nous l'avons mentionné ce matin, que nous consacrons trois séances au ministre des Postes, monsieur Nielsen. Le Comité serait je crois consentant à vous accorder encore quelques minutes.

**M. Nielsen:** Puis-je rappeler au comité qu'on nous a remis aujourd'hui le cahier des charges A, celui des charges D, le contrat C, les formules de soumission qui ont été envoyées, les soumissions présentées par Plessey et la soumission présentée par l'ITT, une liasse de documents qu'il m'aurait été impossible d'étudier dans la période d'ajournement de deux heures et demie avant le souper. Je demande en toute justice au comité de me donner le temps suffisant pour étudier ces documents et poursuivre mes questions à la prochaine séance.



[Text]

**The Chairman:** I am in the hands of the Committee.

**Mr. Howe:** I think that is only fair, Mr. Chairman, because after all this is an imposing set of documents that we have here. It is our duty to look into them and check on them.

• 2200

**The Chairman:** Mr. Howe, because we have other departments, scheduled for perhaps a week or two in advance there is some difficulty.

**Mr. Nielsen:** I would like time to go through the documents and I have no objection. In fact I make the suggestion that we defer further questioning on this matter until I have had a reasonable opportunity to go through these documents.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** This afternoon I suggested that we proceed with our schedule and do what we had to do. When we have finished the other departments and estimates that come before this Committee we could come back to this at the end. We will then have finished everything else and if we have time we will just carry on until we pass these estimates. At least we will know then that we have passed everything else and this is all that remains. That is my suggestion if it is agreeable to everyone else. I would rather do that than carry on indefinitely perhaps not knowing if we can get to National Harbours Board and the Canadian Transport Commission and so on and so on. I would rather complete those estimates and then come back to this.

**Mr. Nielsen:** Also I would appreciate the time to look at the documents.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I think this will now have to be referred to the steering committee to try to arrange a convenient time at a later date to complete the estimates. I do not think there is any other course. If any members of this Committee have questions that have not been answered or their questioning has not been completed, there is a responsibility on this Committee to hear those questions and hear the responsible Minister and his officials from the department. So I agree with Mr. Allmand.

**The Chairman:** Do you agree to pass the two items?

**Mr. Howe:** No, I do not think they should be passed until we have had a chance to look into this.

**Mr. Nielsen:** Could we not hold Vote 1 and come back to it a week or two weeks hence after the steering committee has considered Mr. Allmand's and Mr. Skoberg's suggestion.

**The Chairman:** Why not pass the estimate and we could come back later to consider the report that you are going to study.

**Mr. Nielsen:** I would suggest to you that it would be rather irregular to pass Vote 1, because that is the only vote upon which I can pursue this line of questioning. Really if it is not inconvenient to other Committee members and if they feel that I have made a fair and reasonable submission with respect to requesting time to study these voluminous reports, I cannot see the difficulty.

[Interpretation]

**Le président:** C'est au comité de décider.

**M. Howe:** Je crois que ce n'est que juste, monsieur le président, car nous avons devant nous une liasse imposante de documents. C'est de notre devoir de les étudier et de les vérifier.

**Le président:** Monsieur Howe, ce n'est pas facile parce que nous avons déjà convoqué les ministères une semaine ou deux à l'avance.

**M. Nielsen:** Je voudrais avoir le temps d'étudier les documents et je n'ai aucune objection. En fait, je suggère que nous remettons à plus tard cette discussion pour que j'aie le temps d'étudier ces documents.

**Le président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Cet après-midi, j'ai proposé que nous suivions notre programme et que nous fassions ce que nous avons à faire. Quand nous en aurons fini avec les autres ministères et terminé l'examen des budgets, nous reviendrons au début. Nous aurons alors tout fini le reste et si nous avons le temps nous continuerons jusqu'à l'adoption de ces prévisions budgétaires. Nous serons sûr alors que nous avons fait tout le reste et qu'il ne reste que cela. Voilà ma proposition, si personne n'y voit d'inconvénients. Cela vaudrait mieux que de continuer indéfiniment sans savoir si nous en viendrons au Conseil national des ports ou à la Commission canadienne du transport, etc. Je préférerais de beaucoup terminer ces prévisions budgétaires puis revenir à la question qui nous occupe présentement.

**M. Nielsen:** Et moi, j'aimerais avoir le temps d'étudier ces documents.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, cette question devra je crois être référée au Comité de direction qui essayera de fixer une date ultérieure pour terminer les prévisions budgétaires. Je ne crois pas que nous puissions faire autrement. Si quelques membres de ce Comité ont des questions restées sans réponse ou n'ont pas fini de poser leurs questions, le Comité doit entendre ces questions et les réponses du ministre responsable et de ses fonctionnaires supérieurs. Je suis donc d'accord avec M. Allmand.

**Le président:** Convenez-vous de passer les deux articles?

**M. Howe:** Non, je ne crois pas que nous devrions passer ces deux articles tant que nous n'aurons pas eu l'occasion d'étudier cette question.

**M. Nielsen:** Ne pourrions-nous pas réserver le crédit 1 et y revenir dans une semaine ou deux quand le Comité de direction aura pris en considération la suggestion de MM. Allmand et Skoberg.

**Le président:** Pourquoi ne pas terminer les prévisions budgétaires et nous pourrions revenir plus tard pour considérer le rapport que vous allez étudier.

**M. Nielsen:** A mon avis, il serait plutôt irrégulier d'adopter le crédit 1, car c'est là le seul crédit sur lequel je peux poursuivre mes questions. Vraiment, si les députés ne s'y opposent pas et s'ils trouvent que je fais une requête raisonnable en demandant le temps nécessaire pour étudier ces volumineux rapports je ne vois pas la difficulté.

**[Texte]**

**Mr. Côté (Longueuil):** Can I ask a question, Mr. Chairman? Do you have any other questions that you would like to ask tonight, or is it only questions that you would have following these things?

**Mr. Nielsen:** That is all.

**Mr. Côté (Longueuil):** Are you satisfied with the answers that were provided to you by Mr. Mackay and the other witnesses?

**Mr. Nielsen:** I am not only satisfied with the answers I have received, I intended before the Committee adjourned tonight to compliment Mr. Mackay on his candid and forthright replies to questions. I think they have done a lot to clarify the controversy surrounding this issue.

**Mr. Côté (Longueuil):** Do you have any other questions regarding Mr. Moody?

**Mr. Nielsen:** Yes, I have.

**Mr. Côté (Longueuil):** Well can you ask these questions now? I do not think you have to look through the documents for that.

**Mr. Nielsen:** I think I do.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I move that we adjourn.

**The Chairman:** There is a motion by Mr. Skoberg that we adjourn.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

**[Interprétation]**

**M. Côté (Longueuil):** Puis-je poser une question, monsieur le président? Y a-t-il d'autres questions que vous voudriez poser ce soir, ou ne s'agit-il que de questions du même ordre?

**M. Nielsen:** Ce n'est que cela.

**M. Côté (Longueuil):** Êtes-vous satisfait des réponses que M. Mackay et les autres témoins vous ont données?

**M. Nielsen:** Non seulement j'en suis satisfait mais j'entendais, avant l'ajournement du Comité ce soir, féliciter M. Mackay de sa franchise et de sa sincérité. Je crois que ses réponses ont beaucoup fait pour éclaircir le côté controversé de cette question.

**M. Côté (Longueuil):** Avez-vous d'autres questions au sujet de M. Moody?

**M. Nielsen:** Oui, j'en ai.

**M. Côté (Longueuil):** Pouvez-vous les poser maintenant? Pour cela, je ne crois pas que vous ayez besoin d'étudier les documents.

**M. Nielsen:** Je crois que si.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je propose l'ajournement.

**Le président:** Monsieur Skoberg propose que nous ajournions.

La séance est levée jusqu'à l'appel de la présidence.











HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, March 16, 1972

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 2

Le jeudi 16 mars 1972

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1972-73: National Harbours Board;  
The St. Lawrence Seaway Authority

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1972-1973: Conseil des  
Ports nationaux; Administration de la voie  
maritime du Saint-Laurent

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand	Horner
Benjamin	Howe
Crossman	LeBlanc ( <i>Rimouski</i> )
Duquet	Loiselle
Forrestall	Matte

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

McCleave	Smith ( <i>Saint-Jean</i> )
McNulty	Thomas ( <i>Maison-</i> <i>neuve-Rosemont</i> )
Portelance	Thomas ( <i>Moncton</i> )—20.
Rock	
Skoberg	

(Quorum 11)

*Greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4) (b)

Mr. McCleave replaced

Mr. Nielsen on March 15, 1972.

Mr. Allmand replaced Mr. Stewart

(*Okanagan-Kootenay*) on March 16, 1972.

Mr. Smith (*Saint-Jean*) replaced

Mr. Pringle on March 16, 1972.

Mr. Benjamin replaced

Mr. Mather on March 16, 1972.

Mr. Forrestall replaced

Mr. Danforth on March 16, 1972.

Mr. Forget replaced Mr. Duquet on March 16, 1972.

Conformément à l'article 65(4) b) du Règlement.

M. McCleave remplace

M. Nielsen le 15 mars 1972.

M. Allmand remplace M. Stewart

(*Okanagan-Kootenay*) le 16 mars 1972.

M. Smith (*Saint-Jean*) remplace

M. Pringle le 16 mars 1972.

M. Benjamin remplace

M. Mather le 16 mars 1972.

M. Forrestall remplace

M. Danforth le 16 mars 1972.

M. Forget remplace M. Duquet le 16 mars 1972.

## REPORT TO THE HOUSE

Thursday, March 16, 1972

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## FIRST REPORT

Pursuant to its Order of Reference of February 28, 1972, your Committee recommends that it be granted permission to adjourn from place to place within Southwestern Ontario during the week of April 16, 1972 for the purpose of hearing representations on the rail passenger service in the area, and that the necessary supporting staff do accompany the Committee.

Respectfully submitted,

*Président*  
H. PIT LESSARD  
*Chairman*

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 16 mars 1972

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du 28 février 1972, le Comité recommande que permission lui soit accordée de s'ajourner d'un endroit à un autre dans le sud-ouest de l'Ontario pendant la semaine du 16 avril 1972 dans le but d'entendre les représentations qui lui seront faites concernant le service voyageur du rail dans cette région, et que le personnel de soutien nécessaire accompagne le Comité.

Respectueusement soumis,



## MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, March 16, 1972.

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9.45 a.m., the Chairman Mr. Lessard (*LaSalle*) presiding.

*Members present:* Messrs. Allmand, Crossman, Duquet, Howe, LeBlanc (*Rimouski*), Lessard (*LaSalle*), Loiselle, McCleave, Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(15).

*Also present:* Mr. Bell, M.P.

*Witnesses: From the St. Lawrence Seaway Authority:* Dr. P. Camu, President. *From the National Harbours Board:* Messrs. D. E. Taylor, Chairman; F. B. Ellam, Director of Financial Management.

The Committee had for consideration the Main Estimates 1972-73 of the National Harbours Board.

Dr. P. Camu made a brief opening statement regarding the administrative changes that have been made as part of the new port policy.

Mr. Taylor made an opening statement regarding the National Harbours Board and responded to questions thereon.

Votes 95, 100, and vote L105 were carried.

At 11.30 a.m., the Committee adjourned until 3.30 p.m. this date.

## AFTERNOON SITTING

(6)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 4.20 p.m., the Chairman Mr. Lessard (*LaSalle*) presiding.

*Members present:* Messrs. Crossman, Forget, Howe, LeBlanc (*Rimouski*), Lessard (*LaSalle*), Loiselle, McNulty, Rock, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(12).

*Witnesses: From the St. Lawrence Seaway Authority:* Messrs. P. Camu, President; P. E. R. Malcolm, Vice-President; J. M. Martin, Director of Finance and Accounting; J. T. Carvell, Counsel.

The Committee had for consideration the Main Estimates 1972-73 of the St. Lawrence Seaway Authority.

Dr. Camu made a brief statement regarding the operations and the estimates of the St. Lawrence Seaway and assisted by his officials responded to questions thereon.

## PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 16 mars 1972

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 du matin sous la présidence de M. Lessard (*LaSalle*).

*Députés présents:* MM. Allmand, Crossman, Duquet, Howe, LeBlanc (*Rimouski*), Lessard (*LaSalle*), Loiselle, McCleave, Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London Est*)—(15).

*Autre député présent:* M. Bell.

*Témoins: De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:* M. P. Camu, président. *Du Conseil des ports nationaux:* MM. D. E. Taylor, président; F. B. Ellam, Directeur de la gestion financière.

Le Comité étudie le budget des dépenses de 1972-1973 du Conseil des ports nationaux.

M. P. Camu fait une brève déclaration concernant les changements administratifs effectués dans le cadre de la nouvelle politique portuaire.

M. Taylor fait une déclaration sur le Conseil des ports nationaux et répond ensuite aux questions des membres du Comité.

Les crédits 95, 100 et L105 sont adoptés.

A 11 h 30 du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h 30 de l'après-midi.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(6)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 4 h 20 de l'après-midi sous la présidence de M. Lessard (*LaSalle*).

*Députés présents:* MM. Crossman, Forget, Howe, LeBlanc (*Rimouski*), Lessard (*LaSalle*), Loiselle, McNulty, Rock, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*)—(12).

*Témoins: De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:* MM. P. Camu, président; P. E. R. Malcolm, vice-président; J. M. Martin, Directeur des finances et de la comptabilité; J. T. Carvell, avocat-conseil.

Le Comité étudie le budget des dépenses de 1972-1973 de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. Camu fait un bref exposé concernant l'exploitation et le budget des dépenses de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et assisté de ses fonctionnaires, il répond aux questions des membres du comité.

Votes 120, L125 and 130 pertaining to the St. Lawrence Seaway Authority were carried.

At 5.25 p.m., the Committee adjourned until 8.00 p.m., Tuesday, March 21, 1972.

Les crédits 120, L125 et 130 relatifs à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sont adoptés.

A 5 h 25 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 8 heures du soir le mardi 21 mars 1972.

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 16, 1972

• 0944

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, I see that we have a quorum. We have before us this morning the Estimates of the National Harbours Board. Before I ask Mr. Taylor to speak, we have with us this morning Dr. Camu and I believe he has a word to say to us before I give the floor to Mr. Taylor. Mr. Camu.

**Dr. P. Camu (President, The St. Lawrence Seaway Authority):** Thank you, Mr. Chairman. I would like to say a few words, as I did last year, before you start to look at the main estimates of the National Harbours Board in order to bring you up to date on the over-all forward planning in the country. As you will remember, in May of 1970 within the Ministry of Transport we moved with the new Canadian Marine Transportation Administration, and under that administration there are three groups or three blocs of activities. One is the National Harbours Board, whose main estimates for next year you will examine this morning. Another block is the St. Lawrence Seaway Authority; and we hope to present their latest report to you some time this afternoon after 3.30. I will be here on that occasion. And the third block is the group of marine services which used to be Marine Services under the Ministry of Transport. The whole group consists of about 10,000 people and gives for the first time in a year and a half an overview of marine activities in Canada from a federal point of view.

• 0945

To go back to ports, I would like to say that the trend is toward a reorganization of ports this way. First, within the National Harbours Board many changes have happened between, let us say, the last time the group appeared before you and today. There have been many changes at the top starting with the three members of the Board, and one of the most interesting features is the fact that out of the three new members, two of them are residing outside now. One, Mr. Ready, is the resident NHB in Vancouver, looking after the interests on the Pacific coast. The other one is Mr. Guy Beaudet, residing in Montreal, who has an overview of the four ports of NHB within the province of Quebec, namely, Montreal, Quebec, Trois-Rivières and Chicoutimi. And the third member, the Chairman himself, Mr. Taylor on my left, resides right here in Ottawa.

Since then, they have organized themselves in a very interesting way, meeting for Board matters in Ottawa every 15 days, and every second 15 days in various ports where they have activities to check, control and supervise. This has given a direct contact with the activities in the various areas of the country to the benefit, I think, of everybody. But I will let Mr. Taylor explain that further if you wish.

As for the other ports, there are in Canada today 2,700 public wharves of all sizes under the 10 NHB ports. I would say that out of this 2,700, it is our intention to transfer to the Department of the Environment at least 1,800 of them which are not commercial. These are the public wharves used mostly by pleasure craft, fishing vessels, partly marina, partly floating booms. Some of them are on Indian reservations and so forth.

The intention of our department is to concentrate on the operation of what we call the commercial ports of the country, and there are approximately 500 of them. These we will keep. This will take time but one of these days we

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

le jeudi 16 mars 1972

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, nous avons quorum. Ce matin, nous devons examiner les prévisions de la Commission des Ports nationaux. Avant de donner la parole à M. Taylor, je crois que M. Camu qui est avec nous ce matin, désire prendre la parole. Monsieur Camu.

**M. Camu (Président, Autorité de la Voie maritime du Saint-Laurent):** Merci, monsieur le président. Comme je l'ai fait l'année dernière, je désire dire quelques mots avant que vous ne commenciez à examiner les prévisions du Conseil des Ports nationaux pour vous mettre au courant des projets d'ordre général dans le pays. En mai 1970, tout en restant au sein du ministère des Transports, nous avons emménagé avec la nouvelle administration canadienne des transports par eau et cette administration regroupe trois blocs d'activités. Ce sont, d'une part, le Conseil des ports nationaux dont vous examinerez ce matin les prévisions pour l'année prochaine; et, d'autre part, l'administration de la Voie maritime du St-Laurent dont nous essaierons de présenter le dernier rapport cet après-midi après 3h30. Je serai encore là. Enfin, le groupe des services maritimes qui faisait jadis partie du ministère des Transports. Le groupe est constitué d'environ 10,000 personnes, au total, et c'est la première fois depuis un an et demi qu'il donne une vue d'ensemble des activités maritimes au Canada, d'un point de vue fédéral.

Pour en revenir aux ports, la tendance est à une réorganisation des ports de la façon suivante. En premier lieu, au sein du Conseil des ports nationaux de nombreux changements ont été apportés depuis que le groupe s'est présenté ici la dernière fois. De nombreux changements sont intervenus en haut de l'échelle, à commencer par trois membres du conseil d'administration, et il est intéressant de noter que deux de ces trois personnes résident maintenant à l'extérieur. L'un d'eux, M. Ready, dirige le Conseil des ports nationaux à Vancouver, où il défend les intérêts de la Commission sur la côte du Pacifique. L'autre est M. Guy Beaudet qui réside à Montréal et dirige les quatre ports appartenant au Conseil des ports nationaux dans la province de Québec, c'est-à-dire, Montréal, Québec, Trois-Rivières et Chicoutimi. Le troisième membre du Conseil, le président lui-même, M. Taylor, à ma gauche, réside à Ottawa.

Depuis lors, ils ont organisé leur travail d'une façon très intéressante, se réunissant pour examiner les questions du Conseil à Ottawa tous les quinze jours, et tous les mois dans les différents ports dont ils contrôlent les activités. Cela leur permet de rester en contact avec les différentes régions du pays, et je crois que c'est une bonne chose pour tout le monde. Mais je laisserai à M. Taylor le soin de vous expliquer cela plus en détail.

Pour ce qui est des autres ports, il existe aujourd'hui au Canada 2,700 quais publics de toutes tailles, régis par les dix ports du Conseil des ports nationaux. Nous avons l'intention de faire passer sous la juridiction du ministère de l'Environnement au moins 1,800 de ces 2,700 quais, il s'agit de quais qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales. Ce sont des quais utilisés surtout par les embarcations de plaisance, les bateaux de pêche, les garages maritimes, ainsi que des quais flottants. Certains d'entre eux sont situés sur des réserves indiennes.

## [Texte]

hope to come up with a complete reorganization of a port organization under one group. As it is now, the other ports outside the NHB are coming under the Harbour and Property Division of the Ministry of Transport. Within that group you have about seven or eight which have the status of what we call a harbour commission, with commissioners appointed by the federal government and in some cases also by the municipality. Four of them are on the West Coast, one in Thunder Bay, which is well known in the Great Lakes area, another one is the port of Hamilton in Toronto, well known as well, and the port of Oshawa in Belleville, which is smaller. Then you have the other 450-odd wharves located all over the country. What we keep is what we call the all-purpose harbours under one organization. So we have made a lot of progress in the past year but still a lot has to be done.

Another feature I would like to say a few words about is the National Port Council. This has not yet started to function and I will explain to you why in a moment. This is a purely consultative body. It does not function yet because we do not have the complete membership to start looking at what I call the overview. The National Port Council, as a consultative body, will be composed of the chairman of each of these new port authorities and the chairman of each of the harbour commissions—we figure, at this moment, that there will be approximately 17 or 18 of them—plus one representative of each province, plus a group of senior civil servants numbering seven or eight.

• 0950

We are planning the first meeting for the end of April, a two-day meeting, where we still start looking at the future of commercial ports in this country. As soon as these harbour authorities are appointed to these ports by our Minister, then we will have the number of people and we will start functioning. We hope, as I said, to examine that at the first meeting in April, at another one in the fall and perhaps two the following year, then we should be ready for all kinds of recommendations dealing with these commercial ports of Canada.

I may say at this time that two of the port authorities have been appointed by our Minister at Vancouver and Montreal. They have started to function and are doing so very well. I myself have attended one of the meetings at the port of Montreal as an observer, participating in questions and answers, and it was very interesting. I was very pleased first to be invited and then to have a chance to see how it works.

These two port authorities are composed of 12 to 15 people from various walks of life, activities, professions and so forth, and I think with the selection made and the interest that has been demonstrated that it will be a very successful type of operation. It is certainly giving the local interests a greater voice in the affairs of their ports.

It is the intention of the Minister to announce soon the composition of the port authorities at the other NHB ports which I will name. I did mention a few a moment ago but I will repeat them: St. John's, Nfld., Saint John, N.B., Halifax, Quebec City, Trois-Rivières, Chicoutimi and Churchill, and these should come, let us say, within the next couple of weeks or month and a half or the next two months.

I would like to thank you, Mr. Chairman, for allowing me these few minutes for a general over-all introduction on ports.

To conclude, I would like to thank the members of the Committee and tell them that the year 1971, as a year, was

## [Interprétation]

Notre ministère a l'intention de se consacrer surtout à ce que nous appelons les ports commerciaux au nombre de 500 environ. Nous garderons ces ports-là. Cela prendra du temps, mais nous espérons qu'un jour nous pourrions réorganiser complètement les ports et n'en faire qu'un seul groupe. A l'heure actuelle, les ports qui ne font pas partie du Conseil des ports nationaux dépendent de la division des ports et biens du ministère des Transports. Celle-ci se subdivise en sept ou huit groupes qui ont le statut de ce que nous appelons une commission portuaire, avec des commissaires nommés par le gouvernement fédéral et, dans certains cas également, par la municipalité. Quatre d'entre elles sont situées sur la côte Ouest, une à Thunder Bay, bien connue dans la région des Grands Lacs, une autre s'occupe du port de Hamilton à Toronto, bien connue également, et du port d'Oshawa à Belleville, et elle est plus petite. De plus, il y a environ 450 quais dans tout le Canada. Une seule organisation s'occupe de ce que nous appelons les ports à usages divers. Nous avons donc fait beaucoup de progrès au cours de l'année dernière, mais il reste encore beaucoup à faire.

Je voudrais également dire quelques mots du Conseil national des ports. Cet organisme n'a pas encore commencé ses activités et je vous en expliquerai la raison dans un instant. C'est un organisme purement consultatif. La liste des membres n'est pas encore complète, il n'a pas commencé à étudier ce que j'appelle la situation générale. Le Conseil national des ports, en tant qu'organisme con-

sultatif, regroupera le président de chacune de ces nouvelles administrations portuaires et le président de chaque commission portuaire—nous pensons qu'ils seront environ 17 ou 18—de plus, il y aurait un représentant de chaque province ainsi qu'un groupe de 7 ou 8 hauts fonctionnaires.

Nous avons l'intention de réunir la première séance à la fin du mois d'avril. Pendant deux jours, nous commencerons à examiner l'avenir des ports commerciaux de ce pays. Dès que ces autorités portuaires seront nommées par notre ministre, nous serons au complet, et nous commencerons nos activités. Comme je l'ai dit, nous espérons faire cet examen préliminaire à la première séance, en avril, puis de nouveau à l'automne, et peut-être nous réunir encore deux fois l'année suivante, nous devrions alors être prêts à formuler des recommandations diverses sur ces ports commerciaux du Canada.

Je peux déjà dire que deux de ces administrateurs ont été nommés par notre ministre à Vancouver et Montréal. Ils sont entrés en fonction et progressent de façon satisfaisante. J'ai assisté moi-même à une des réunions au port de Montréal, en tant qu'observateur, j'ai pu participer au débat; c'était fort intéressant. J'ai été très heureux, tout d'abord d'être invité, et ensuite de voir comment le système fonctionne.

Ces deux administrations portuaires sont composées de douze ou quinze personnes dont les activités et les professions sont très différentes, et d'après le choix qui a été fait et l'intérêt dont on a fait preuve, je pense que le système donnera d'excellents résultats. Il est certain qu'il permet une participation supérieure des intérêts locaux.

Le Ministre a l'intention d'annoncer très vite la composition des administrations des autres ports faisant partie du Conseil; je vais les nommer. J'en ai donné la liste il y a un moment, mais je vais la redonner: Saint-Jean, Terre-Neuve, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, Halifax, la ville de Québec, Trois-Rivières, Chicoutimi et Churchill; la nou-



## [Text]

one of the best ever as far as shipping was concerned in this country. Mr. Taylor and perhaps other members of his staff will be able to tell you that in cargo tonnage handled in major Canadian ports, and this is pretty general, we have been making records almost everywhere. The same story will be told this afternoon concerning the seaway.

Some reasons for the success were that there were very few strikes, that the economy was not bad at all and, perhaps one of the main factors, that water transportation as a mode of activity, despite the shadows of the past years and so forth, is still holding its place as a mode of transportation at roughly 26 or 27 per cent of everything carried in this country; and this is something that people sometimes tend to forget.

The glamour is with the air, or pipelines, or railway, or truck transportation, and because water transportation as a mode is usually slow—it is big, I agree, and ships, in a way, are fascinating—it is not everybody who appreciates the essential activity that water transportation is performing.

So, despite all kinds of problems which always exist everywhere, I am glad to say that, overall, the year 1971 was a good one.

Thank you, Mr. Chairman, and I will myself disappear and let the Harbours Board, in which I have full confidence, give all their explanations and answer all questions. I hope I will be back at 3.30 p.m. if the schedule is right.

**The Chairman:** Dr. Camu, you may rest assured that you are always welcome in the Committee. We want to thank you for this short briefing which you have just given us this morning and I hope we will see you back this afternoon.

**Dr. Camu:** Thank you again, Mr. Chairman.

• 0955

**The Chairman:** Now, we come back to Mr. Taylor. Mr. Taylor does not have a brief statement to make. He will give a short briefing, but before he does, I will ask him to introduce some of his personnel here this morning.

**Mr. D. E. Taylor (Chairman of the National Harbours Board):** Thank you, Mr. Chairman.

As the Chairman has indicated, I have not prepared written notes largely because I was hoping that Dr. Camu would be able to come today and provide the general explanations, and I would not have wanted to repeat what he said.

I should like to thank Dr. Camu for his confidence and for the comments he has made. This morning, under normal circumstances, out of proper deference and respect for this Committee, not only myself as the Chairman but my two colleagues whom Dr. Camu has mentioned, Mr. Beaudet and Mr. Rathie, would be here. I can assure you they are involved in business with the ports for Canada and it is utterly impossible for them to be here. Mr. Rathie is at present in Europe on some matters related to container-line difficulties, and Mr. Beaudet is preparing for a meeting tomorrow with his own port authority in Vancouver that I will be attending. They expressed their

## [Interpretation]

velle administration de ces ports devrait être mise en place d'ici deux semaines à deux mois.

Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir accordé ces quelques minutes pour donner une introduction générale à la question des ports.

Pour conclure, je remercie les membres du comité et je peux les assurer que l'année 1971 a été une des meilleures en ce qui concerne le transport maritime au Canada. M. Taylor et peut-être d'autres membres de son personnel pourront vous le dire en termes de tonnage, je peux vous dire dès maintenant que c'est une année record presque dans tous les ports. Vous entendrez la même chose cet après-midi au sujet de la voie maritime.

Parmi les raisons de succès, notons qu'il y a très peu de grèves, que l'économie n'était pas mauvaise du tout—et peut-être est-ce un des facteurs principaux—en dépit des difficultés connues depuis quelques années, 26 ou 27 p. 100 environ de toutes les marchandises transportées au Canada le sont par voie fluviale. On a tendance à l'oublier.

Le transport par air, par pipelines, par chemin de fer ou par camions a plus de prestige, et l'on oublie souvent les réalisations importantes et essentielles du transport fluvial car c'est un mode de transport assez souvent lent—mais important, je suis d'accord, et les bateaux sont assez passionnants.

Donc, en dépit de tous les problèmes que l'on rencontre partout, je suis heureux de dire que, d'une manière générale, l'année 1971 a été bonne.

Merci, monsieur le président, je m'efface devant le conseil des ports en qui j'ai pleine confiance; des représentants répondront à toutes vos questions et vous donneront des explications. J'espère être de retour à 15h.30 si mon horaire est exact.

**Le président:** Monsieur Camu, soyez assuré que vous êtes toujours le bienvenu au comité. Nous voulons vous remercier de ce court exposé et nous espérons vous revoir cet après-midi.

**M. Camu:** Merci encore, monsieur le président.

**Le président:** Revenons-en maintenant à M. Taylor. M. Taylor n'a pas de brève déclaration à nous communiquer. Il nous donnera quelques renseignements, mais, auparavant, je lui demanderai de nous présenter les membres de son personnel qui l'accompagnent ce matin.

**M. D. E. Taylor (président du Conseil des ports nationaux):** Merci, monsieur le président.

Comme le président vient de le signaler, je n'ai pas préparé de notes avant de partir; j'espérais, en effet, que le docteur Camu serait en mesure de se joindre à nous aujourd'hui afin de nous fournir les explications générales, et je ne voulais pas me borner à répéter ce qu'il allait dire.

J'aimerais remercier le docteur Camu de la confiance dont il a témoigné ainsi que des observations qu'il a formulées. Normalement, par déférence et par respect envers le Comité, les deux collègues dont le docteur Camu vient de parler, à savoir M. Beaudet et M. Rathie, m'auraient accompagné ce matin. Je puis vous assurer qu'ils ont du travail important à effectuer dans le domaine des ports canadiens et il leur est tout à fait impossible d'être parmi nous. M. Rathie est en Europe actuellement où il s'emploie à résoudre certaines difficultés relatives au réseau de transport par container, et M. Beaudet prépare une réu-

*[Texte]*

apologies, but it is unfortunate, and under normal circumstances they would be here.

I have asked several members of the staff of the National Harbours Board to come out with me this morning, not that under normal circumstances I would expect to bring so large a contingent, and I do not want you to misunderstand that. Many of the people who are here are in new roles in the National Harbours Board and have not had an opportunity of understanding and relating to the particular questions and the particular associations of the various members. I thought about it quite a bit and decided it would be a good experience for them to see some of you people, to get some understanding of the things that were on your minds and that you wanted to know about.

The particular people who will be dealing with me and assisting in answering any of your questions directly are the Corporate Secretary of the organization, Mr. R. Gaulin, Mr. F. B. Ellam, Director of Financial Management and Mr. L. R. Stratton, Chief Engineer. Je comprends bien le français, mais je ne le parle pas assez bien.

So there will be plenty of opportunities if I reply to you in English on occasion, or if I ask one of the people who is much better in the language than I am. I trust you will understand, but I understand completely the language.

There are a couple of minor comments that I would like to make with respect to the National Harbours Board. The present membership of the Board is as Dr. Camu has indicated. It is widespread and the attempt is being made to relate much more in our activities to the requirements of the regions of Canada. It requires some new methods to learn to operate this way with three of us in different places, and I believe we are accomplishing this. None of the members of the National Harbours Board was a member of the Board two years ago. So it is essentially a brand new board.

The few comments with regard to the general operation, before the Chairman goes into the details of the votes, are the following. In 1971 the operating revenues of the National Harbours Board were approximately \$43 million, and the administration, operation and maintenance costs increased to about \$27.4 million. I mention this because the subject has come up on other occasions. The total for which the National Harbours Board, as a Crown corporation, is responsible for spending on behalf of the people of Canada is not reflected in the estimates because these are dollars which are earned by the Board and expended by the Board. I always like to make a record of the fact that in addition to the dollars that we are requesting from Parliament today, we do earn and expend something in the order, last year, of about \$43 million, and one of the reasons that this is not reflected is largely that the format of the Blue Book as you call it, the estimates Blue Book, does reflect appropriations rather than revenue and expenditure which is a contra account. The most significant increases in revenue were in Montreal and Vancouver, where the figures were in excess of \$1.1 million in each location. The only port that reflected decreased expenses was Port Colborne, although the amount was not enough to compensate for the reduction in revenue.

• 1000

Net operating results improved at St. John's, Saint John, Quebec and Vancouver, with the same ports showing reduced deficits with the exception of Saint John. The most significant reduction in deficit was in Vancouver, where the amount was almost identical to increased revenues of \$1.1 million.

*[Interprétation]*

nion à laquelle il doit assister demain, comme moi d'ailleurs, avec les autorités du port de Vancouver. Ils vous présentent leurs excuses, et tout en déplorant leur absence j'ajoute qu'en temps normal, ils auraient été présents.

J'ai demandé à plusieurs membres du personnel du Conseil des ports nationaux de m'accompagner ce matin. En temps normal, je n'aurais pas fait venir un contingent aussi important, et j'aimerais que vous ne vous y trompiez pas. Bon nombre d'entre eux occupent de nouvelles fonctions au sein du Conseil des ports nationaux, ce qui leur donne la possibilité de comprendre certaines questions précises et de faire le lien avec les divers membres du Comité qui les auront posées. J'ai longuement réfléchi et j'ai décidé que ce serait pour eux une bonne expérience que de rencontrer les membres, afin qu'ils puissent mieux comprendre les questions qui vous viennent à l'esprit et les choses que vous désirez connaître.

Les personnes qui se joindront à moi pour répondre directement à vos questions sont M. R. Gaulin, secrétaire de l'organisation, M. F. B. Ellam, directeur de l'Administration financière et M. L. R. Stratton, ingénieur en chef. I understand French fairly well but I'm not fluent enough.

J'aurai donc plus de possibilité de vous répondre en anglais à l'occasion ou de demander à certaines personnes qui m'accompagnent et qui connaissent mieux la langue que moi, de répondre à ma place. Ne vous méprenez pas, je comprends très bien le français.

J'aimerais faire une ou deux petites observations à propos du Conseil des ports nationaux. La proposition du Conseil est bien celle qu'a indiquée le docteur Camu. Ses activités sont multiples et nous essayons de les faire concorder avec les besoins des diverses régions du Canada. Étant donné que nous sommes trois à trois endroits différents, il est bien entendu nécessaire de disposer de nouvelles méthodes afin de procéder de cette manière, et c'est ce que nous faisons actuellement, à mon avis. Aucun des membres du Conseil des ports nationaux n'était membre de ce même Conseil il y a deux ans. Le Conseil est donc flamboyant neuf.

Les quelques observations que j'avais à formuler, avant que le président n'aborde les crédits en détail, à propos du fonctionnement général du conseil sont les suivantes. En 1971, les recettes de fonctionnement du Conseil des ports nationaux s'élevaient approximativement à \$43 millions de dollars et les frais d'administration, les coûts de fonctionnement et d'entretien ont atteint 27.4 millions de dollars. Je mentionne le fait car la question a déjà été soulevée. Les sommes totales dépensées par le Conseil des ports nationaux, société d'État qui doit rendre des comptes, ne figurent pas dans le budget car il s'agit de sommes gagnées et dépensées par le Conseil. J'ai l'habitude de préciser le fait qu'en plus des sommes que nous demandons au Parlement à l'heure actuelle, nous avons gagné et dépensé l'an dernier une somme de l'ordre de 43 millions de dollars, et l'une des raisons pour lesquelles ces frais ne figurent pas est due en grande partie au fait que le Livre bleu, le budget, s'attache plutôt aux affectations de crédit qu'aux recettes et aux dépenses qui constituent une rubrique parallèle. Les augmentations de recettes les plus importantes

ont été enregistrées à Montréal et à Vancouver, où les chiffres étaient supérieurs à 1.1 million de dollars pour chacune de ces deux villes. Le seul port qui a connu une diminution des dépenses a été celui de Colborne, bien que cette diminution ne soit pas parvenue à compenser la diminution des recettes.



## [Text]

Interest costs increased slightly, with the largest increase appearing in Halifax, with the additional investment in Pier C. Income from investments was down \$840,000 due in general to reduced interest rates, although utilization of our own funds for capital projects was also a contributing factor.

These are just general comments on the over-all ball-park results for the year 1971. As Dr. Camu has indicated, it has been a very good year. I took the liberty of sending the Chairman and each member of the Committee a short summary of this information and a couple of papers that Dr. Camu and I have given in the last short period of time in an attempt to explain the ports' situation and developments and I trust they have been helpful to you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Taylor. To come back to one of your questions, I know that some of the members have changed on the Committee but we can send a messenger to have extra copies of these printed, so if any of you do not have this correspondence we will get copies of it for you in a minute.

We are discussing the National Harbours Board this morning. You will find it on page 27-74. We have three votes to deal with; Vote 95, Vote 100 and Vote L105. We will leave Vote 95 for general discussion. Mr. Thomas of Moncton has the floor.

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you, Mr. Chairman. I would like to extend my thanks and my welcome to these gentlemen from the National Harbours Board. I would also like to extend my congratulations to Mr. Taylor on his recent appointment as Chairman of the Board.

I was glad to hear Mr. Taylor take the approach he did because it seems to me that if the members of the Board are still slightly confused about where all these recent changes have brought us that I think it excuses my ignorance and maybe you will understand why I am asking some of the questions I am about to ask. I think this has been such a major change that a good many of us are still not quite sure about the operation of the various authorities, so I would like to ask you some general questions to try to clear up in my mind just what the function of each of these authorities is. I know that some of the other members will have questions of local interest. Coming from Moncton, as I do, I may say that my vital interests are not ports or the seaway, they are more concerned with air and rail, so my questions may not be of a local nature.

When the Minister announced his policy early in 1970 he indicated to the House that one of the main purposes of this reorganization was to give more decentralization of authority, give the local ports a little more say or more authority in the management of their day-to-day affairs. I

## [Interpretation]

Les résultats nets au titre du fonctionnement se sont améliorés à Saint-Jean de Terre-Neuve, à Saint-Jean du Nouveau-Brunswick, à Québec et à Vancouver, les mêmes ports enregistrant d'ailleurs une diminution des déficits à l'exception toutefois de Saint-Jean du Nouveau-Brunswick. La diminution la plus importante des déficits a été enregistrée à Vancouver, où le montant a été à peu près identique à l'accroissement de 1.1 million de dollars des recettes.

Les frais d'intérêt se sont légèrement accrus, l'augmentation la plus importante étant enregistrée à Halifax, par suite de l'investissement supplémentaire à la Jetée C. Les revenus de placements ont connu une baisse de \$840,000, due de manière générale, à la réduction des taux d'intérêt, bien que l'utilisation de nos propres fonds, pour les projets d'investissement ait également constitué un facteur significatif.

Il y a également quelques observations générales à formuler à propos des résultats généraux enregistrés en 1971 dans l'ensemble de l'organisation. Comme l'a mentionné M. Camu, l'année a été excellente. Je me suis permis d'envoyer au président et à chaque membre du comité un bref compte rendu de ces renseignements ainsi que quelques documents que M. Camu et moi-même avions reçus ces derniers temps, afin d'essayer d'expliquer la situation des ports et l'évolution de celle-ci, et j'espère que ces documents vous ont été de quelque utilité. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Taylor. Pour en revenir à l'une de vos questions, je sais que la composition du comité a changé, mais nous pouvons envoyer un message pour tirer quelques exemplaires supplémentaires de ces documents, de sorte que si certains membres ne les ont pas, nous pourrions leur en fournir des exemplaires sur le champ.

Ce matin, nous sommes réunis pour parler du Conseil des ports nationaux. Vous trouverez cette rubrique à la page 27-75. Nous avons à traiter de trois crédits: le crédit 95, le crédit 100 et le crédit L105. En ce qui concerne le crédit 95, nous en parlerons lors d'une discussion générale. M. Thomas de Moncton a maintenant la parole.

**M. Thomas (Moncton):** Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier les représentants du Conseil des ports nationaux et leur souhaiter la bienvenue parmi nous. J'aimerais également féliciter M. Taylor qui vient d'être nommé président du Conseil.

J'étais très heureux de l'orientation prise par M. Taylor dans son exposé, car il me semble que si les membres du Conseil sont toujours plus ou moins dans l'incertitude à cause des modifications récentes, je pense que l'on peut excuser mon ignorance, et sans doute comprendrez-vous le pourquoi de certaines des questions que je vais vous poser. Je pense que les changements ont été à ce point importants qu'un grand nombre d'entre nous ne connaissent pas encore très bien le fonctionnement des diverses administrations, et j'aimerais donc vous poser quelques questions générales afin de pouvoir mieux comprendre la fonction de chacune de ces administrations. Je sais que d'autres députés auront des questions d'intérêt local. Comme je viens de Moncton, il va de soi que mes secteurs d'intérêt principaux ne sont ni les ports, ni la voie maritime, et que je me préoccupe plutôt des transports aériens et ferroviaires, de sorte que mes questions ne revertront nullement un aspect local.

Quand au début de 1970, le ministre a annoncé la politique qu'il allait adopter, il a mentionné à la Chambre que

**[Texte]**

am wondering how this has worked out because, for example, at the time I pointed out to the Minister that while I agreed with the principle of decentralization, it could not be effective unless there was true decentralization, unless there was enough authority given to the local authorities to make them really independent. One of the questions I asked him at that time was how could we expect a commissioner sitting in Montreal to make policy decisions concerning the whole vast area from Montreal east, including Halifax, Saint John and St. John's. I asked him at that time if he would give consideration to appointing a commissioner who was resident in the Atlantic area and he indicated to me that he was considering it but it was a matter of trying to decide between local ports. We still have only the three commissioners named in your brief: one in Vancouver, one in Toronto and one in Montreal. Is there any indication of the appointment of another commissioner to reside in the Atlantic area to be responsible for those ports? That may not be a fair question for you.

• 1005

**Mr. Taylor:** Anything is fair at this Committee.

**Mr. Thomas (Moncton):** It is not your decision.

**Mr. Taylor:** No, it is not my decision, sir, and I would make that perfectly clear at the outset. I have understood the same assurance that the Minister has given you. The National Harbours Board Act, as you are aware, provides for four members. The member residing in Vancouver is not only responsible for Vancouver in the Board membership sense, he is responsible for port activities which, either now or in the future, may come under the responsibility of the National Harbours Board.

Mr. Beaudet in Montreal, as you indicate, has concentrated his efforts largely on the ports related to the Province of Quebec, which is referred to the Minister of Transport, as the St. Lawrence region.

There has not currently been a resident Board member in the East, but I have personally maintained this association as a Board member. I probably visit and relate to the Atlantic ports because of this geographical relationship more than I do the other ports. To follow up, I am assured that the Minister is aware of this situation. I understand that he recognizes the value to the Board of someone more locally-oriented, and I am in agreement with you that this would be a useful exercise for me, too.

**Mr. Thomas (Moncton):** This brings me back to my original indication that I was a little confused about the division of authority between the Board and the port authorities. As I understand it, the National Harbours Board is responsible for over-all policy decisions, that is, when you come to a national policy or a question of how a policy would apply between the various ports. Is the over-all policymaking your function?

**Mr. Taylor:** The National Harbours Board Act calls for the Board to be responsible for the construction, maintenance and administration of ports under its control. Those are pretty broad and sweeping powers. I think the attempt

**[Interprétation]**

l'un des objectifs principaux de cette réorganisation était de procéder à une plus grande décentralisation de l'administration, de donner un peu plus d'autorité et d'initiative aux ports locaux dans le cadre de leurs affaires courantes. Je me demande quels ont été les résultats, car à ce moment-là j'ai fait remarqué au ministre que, tout en étant d'accord sur le principe de la décentralisation, je ne croyais pas qu'il pouvait être efficace sans véritable décentralisation, et sans que les administrations locales aient suffisamment de pouvoirs pour assurer leur indépendance. A cette époque, j'avais demandé entre autres au ministre comment nous pouvions concevoir qu'un commissaire en fonction à Montréal puisse prendre des décisions administratives concernant l'ensemble de la région s'étendant à l'est de Montréal, jusqu'à Halifax, Saint-Jean au Nouveau-Brunswick et Saint-Jean de Terre-Neuve. Je lui avais demandé à ce moment s'il allait examiner la possibilité de nommer un commissaire qui résiderait dans la région de l'Atlantique et il m'avait répondu qu'il y son-

geait, mais qu'il s'agissait de choisir entre les ports locaux. Nous n'avons toujours que les trois commissaires mentionnés dans votre mémoire: un à Vancouver, un à Toronto et un autre à Montréal. Envisage-t-on de nommer un autre commissaire qui résiderait dans la région de l'Atlantique et serait responsable de ces ports? Je ne sais pas s'il est juste de vous poser cette question.

**M. Taylor:** Tout est juste au comité.

**M. Thomas (Moncton):** Ce n'est pas à vous de décider.

**M. Taylor:** Non, c'est exact, monsieur, mais je voudrais le préciser d'emblée. J'ai compris la même chose que vous d'après les paroles du ministre. La Loi sur le Conseil des ports nationaux, comme vous le savez, prévoit 4 membres. Celui qui réside à Vancouver n'assume pas seulement la responsabilité de la région de Vancouver, comme les autres membres du Conseil, mais également des activités portuaires qui, maintenant ou à l'avenir, pourraient relever de la compétence du Conseil des ports nationaux.

Comme vous l'avez dit, M. Beaudet, de Montréal, s'est consacré principalement aux ports de la province de Québec, ce que le ministre des Transports appelle communément la région du Saint-Laurent.

Il n'y a pas eu jusqu'à présent de membres résidents de la Commission dans l'Est, mais je me suis occupé personnellement de faire la liaison en tant que membre du Conseil. Je me préoccupe sans aucun doute plus des ports de l'Atlantique et je les visite plus que d'autres ports à cause de la connotation géographique spéciale que ces ports revêtent pour moi. Je suis persuadé, pour rester dans le même domaine, que le Ministre est au courant de la situation. Je sais qu'il reconnaît qu'une personne sur place aurait plus de valeur pour le Conseil, et je suis d'accord avec vous pour dire que ce serait utile pour moi également.

**M. Thomas (Moncton):** Ceci me ramène à mon point de départ, car je disais que je ne concevais pas très bien la répartition de l'autorité entre le Conseil et les autorités portuaires. Selon moi, le Conseil des ports nationaux est compétent en matière de décisions administratives globales, c'est-à-dire en matière de politique nationale ou d'application d'une certaine politique dans les divers ports. Est-ce bien là votre fonction?

**M. Taylor:** La Loi sur le Conseil des ports nationaux assigne au Conseil la responsabilité de la construction, de l'entretien et de l'administration des ports qui relèvent de lui. Ce sont des pouvoirs extrêmement étendus et géné-



[Text]

at the reorganization and regionalization is to moderate the exercise of these powers. I would not in any way try to say that we have changed the responsibility as assigned to the Board by Parliament under that Act. I think in the exercise of those powers we are showing considerably more understanding of particular local issues.

Our direction towards an attempt to resolve this dichotomy that I recognize in my position, as you are probably aware, very keenly, is that we have always had a great deal of criticism, and I think some of it valid, that the port managers themselves have never clearly had an understanding of their responsibilities and their authorities. In my view, the exercise of the port managers' clear responsibilities and authorities can be and should be developed through the local port authority. It is within that framework that the local port authority does have a definite and peculiar rationale.

Our area of dealing with the port manager I think is improving very, very rapidly. Starting on April 4, a little less than one month from now, we will be having a conference in Ottawa of all the port managers of the National Harbours Board. To my knowledge, this is the first time this has been held in six or seven years. The purpose is to discuss with these port managers the implementation of some of our directions in answer to your queries. What are the responsibilities and authorities that you, as port managers, need to operate more properly and more effectively, and what then can you carry out in conjunction with the port authorities being established in your ports for exactly that purpose?

Except for the relationship which the chairman of the port authority will have through the National Ports Council, which Dr. Camu indicated is being formed, they will relate largely to local problems and the maintenance of local conditions and the improvement of the position of that port in that sense.

• 1010

That is the direction in which we are moving. It seems to be meeting the approval of the port managers and the local port authorities. It is certainly not our desire as a national organization to be involved in the day-to-day operations of the ports as I think perhaps on some occasions we have been in the past.

**Mr. Thomas (Moncton):** So then your policy will operate only after consultation and cooperation with the local authorities? In other words, you will take their recommendations and suggestions and it is up to you to arrive at an over-all national policy for the various ports? Is that a fair statement?

**Mr. Taylor:** Yes. Certainly I think the minister will be interested in the viewpoint of a national organization with respect to various, even conflicting local port programs that require federal investment, very clearly.

**Mr. Thomas (Moncton):** As you know there is a natural rivalry between various ports in the country and this has led to some probably uneconomic decisions in the past because of local—I am thinking now, for example, of the Maritime ports versus the ports of Montreal and the Seaway ports. I am just wondering what is happening now where these port authorities have not been appointed out-

[Interpretation]

raux. Je pense que la tentative de réorganisation et de régionalisation vise à restreindre l'exercice de ces pouvoirs. Je n'essaie en aucune manière de dire que nous avons modifié les responsabilités assignées au Conseil par le Parlement en vertu de la loi, mais je pense que dans l'exercice de ces pouvoirs nous tenons plus particulièrement compte des problèmes locaux.

Lorsque nous nous orientons vers une solution à cette dichotomie dont je reconnais l'existence, vous savez très probablement qu'il y a toujours eu bon nombre de critiques, dont certaines, à mon avis, sont valables, selon lesquelles les directeurs des ports eux-mêmes n'ont jamais bien compris leurs propres attributions et leur propre autorité. À mon avis, la possibilité pour les administrateurs d'un port d'assumer maintenant ses responsabilités et d'exercer ses pouvoirs peut et doit être mis en œuvre par le truchement de l'administration portuaire locale. C'est dans ce cadre seulement que les autorités portuaires locales pourraient avoir une raison d'être bien définie et bien précise.

Nos rapports avec les directeurs des ports s'améliore, je crois, très rapidement. À compter du 4 avril, dans un peu moins d'un mois, nous tiendrons à Ottawa une conférence de tous les directeurs de ports relevant du Conseil des ports nationaux. Autant que je sache, il s'agit de la première conférence de ce genre depuis 6 ou 7 ans. Elle a pour but de discuter avec ces administrateurs l'entrée en vigueur de certaines de nos directives en réponse à leurs demandes. Quelles sont les responsabilités et les pouvoirs qu'ils doivent assumer, en tant que directeurs de ports, pour agir de manière plus efficace, et quelles sont les réalisations qui sont à votre portée si vous travaillez dans le cadres des pouvoirs qui sont délégués dans vos ports dans ce but?

Sans tenir compte des relations qu'aura le président de l'administration portuaire par l'entremise du Conseil des

ports nationaux, qui est en voie de s'établir selon M. Camu, il s'agira principalement de problèmes locaux et de questions de maintien des conditions locales et de l'amélioration de la situation du port dans ce sens.

Voilà la direction que nous adoptons. Il semble qu'elle reçoive l'approbation des autorités portuaires locales. Nous n'avons certainement pas l'intention, à titre d'organisation nationale, d'intervenir dans les opérations quotidiennes des ports comme nous l'avons fait, je crois, à certaines occasions auparavant.

**M. Thomas (Moncton):** Vous pensez donc appliquer votre politique en consultation et en coopération avec les autorités locales? En d'autres termes, vous recueillerez leurs recommandations et leurs suggestions et vous serez responsable d'établir une politique nationale générale pour les différents ports? Est-ce exact?

**M. Taylor:** Oui. Je suis convaincu que le ministre s'intéresse au point de vue d'une organisation nationale en ce qui concerne les différents programmes portuaires locaux, parfois contradictoires, qui nécessitent un investissement fédéral.

**M. Thomas (Moncton):** Comme vous le savez, il existe une rivalité naturelle entre les différents ports du Canada, rivalité qui, par le passé, a entraîné la prise de certaines décisions peu rentables—je pense, par exemple, au conflit qui oppose les ports maritimes au port de Montréal et de la Voie maritime. Je me demande ce qui se passe maintenant dans les cas où ces autorités portuaires n'ont pas été

[Texte]

side of the two ports of Vancouver and Montreal? Is the present port manager directly responsible to you now or is he still operating under the old set-up?

**Mr. Taylor:** All port managers are effectively employees of the National Harbours Board and of course in the final analysis are responsible to the National Harbours Board. The budgets which you will be dealing with here today have not been processed through the local port authorities. They have not in this instance because they were only formed late last year.

**Mr. Thomas (Moncton):** Excuse me, this is what I was trying to get at. Outside of Vancouver and Montreal where are you getting your information? Where is it coming from?

**Mr. Taylor:** The port managers.

**Mr. Thomas (Moncton):** The port authorities just the port manager.

**Mr. Taylor:** That is right. Under normal circumstances, let us say a year from now when we are making up the next year's budget, we would expect that when the port manager submitted his budget for that port for inclusion in the estimates for next year that he would have the complete support and approval of his port authority before sending it on to us. But that has not happened this year because there are no port authorities.

**Mr. Thomas (Moncton):** Just another short question, Mr. Chairman. Dr. Camu mentioned the harbour commissions which will be appointed. I did not quite catch the significance of this body nor its purpose. Are they just to look after property? It looks like a large body composed of the chairman of the port—No, I am sorry, he just mentioned harbour commissions.

**Mr. Taylor:** I think in the context, sir, he was referring to the organization called the National Port Council. The National Port Council will be a fairly large body. It is advisory to the Minister of Transport, and as Dr. Camu indicated, will operate in a consultative capacity, will meet probably twice a year, will be composed of probably as many as 30 members. The three present members of the National Harbours Board are on it. There will also be representation regionally or provincially. I am not just sure how this is working out; at any rate representation across Canada. In addition there will be the Chairman of the nine National Harbours Board ports in Canada that were being put together and the chairman of the several, I believe there are six or seven, harbour commissions; such as Port Alberni, Windsor, Thunder Bay.

Largely, as I understand the viewpoint, it will be a forum in which the minister can feel that federal policies on ports are being explained and receiving some kind of support and assistance from various ports across the country. It will be a consultative body and will deal with broad policy recommendations to the minister. It is in that framework that the harbour commissions will become part of an over-all system to express their views on operations of ports in Canada.

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you, Mr. Taylor.

[Interprétation]

nommées indépendamment des deux ports de Vancouver et de Montréal. Les administrateurs actuels de ports sont-ils directement responsables devant vous ou appliquent-ils encore l'ancien système?

**M. Taylor:** Tous les administrateurs de ports sont en fait des employés du Conseil des ports nationaux et évidemment responsables devant ce Conseil. Les budgets que vous étudiez aujourd'hui n'ont pas été établis par les autorités portuaires locales. Ils n'ont été élaborés qu'à la fin de l'année dernière.

**M. Thomas (Moncton):** C'est là où j'allais en venir. En dehors de Vancouver et Montréal, d'où proviennent vos renseignements?

**M. Taylor:** Des administrateurs des ports.

**M. Thomas (Moncton):** Des autorités portuaires, des administrateurs.

**M. Taylor:** C'est exact. Dans des circonstances normales, disons dans un an, lorsque nous établirons le budget de l'année prochaine, nous nous attendons à ce que l'administrateur, lorsqu'il présentera le budget qui devra figurer dans le budget des dépenses de l'année prochaine, aura obtenu l'approbation et le soutien total des autorités portuaires locales avant de nous le communiquer. Ceci ne s'est pas produit cette année, car il n'existe pas d'autorités portuaires.

**M. Thomas (Moncton):** Une autre question brève, monsieur le président. M. Camu a indiqué que les commissions portuaires seraient nommées. Je n'ai pas bien saisi la signification ni le rôle de cet organisme. Est-il simplement chargé de la surveillance du matériel? Il ressemble à un vaste organisme composé du président du port—non, excusez-moi, il a simplement fait allusion aux commissions portuaires.

**M. Taylor:** Je crois qu'il était question, dans ce contexte, d'une organisation appelée Conseil national des ports. Il s'agit d'une organisation assez vaste. Elle tient un rôle consultatif auprès du ministre des Transports et, comme M. Camu l'a indiqué, elle doit donner des conseils, se réunir environ deux fois par an et doit être composée d'au moins 30 membres. Les trois membres actuels du Conseil des ports nationaux y participent. Il doit également exister une représentation régionale ou provinciale. Je n'en connais pas très bien le fonctionnement mais l'ensemble du Canada sera représenté. En outre, y participeront le président des neuf ports canadiens appartenant au Conseil des ports nationaux et le président de six ou sept commissions portuaires telles que celles de Port Alberni, de Windsor et de Thunder Bay.

Il s'agira en grande partie d'un forum permettant au ministre de s'assurer que les politiques fédérales portuaires sont exposées et que les différents ports du pays y accordent leur soutien et leur assistance. Ce Conseil doit constituer un corps consultatif et étudiera des recommandations de politique générale adressées au ministre. C'est dans ce cadre que les commissions portuaires deviendront partie intégrante d'un système général leur permettant d'exprimer leur opinion sur l'administration des ports au Canada.

**M. Thomas (Moncton):** Je vous remercie, Monsieur Taylor.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Thomas (Moncton):** You might put me down for the second round.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor coming from Saskatchewan we do not have too many ports there but it is remarkable that the economy of the province depends a great deal on the efficient operation of the ports that we have in Canada. For my information, what is the position at the Lakehead? Where does the authority, the National Harbours, come into the picture in the operation of the Lakehead facilities?

**Mr. Taylor:** We have no direct responsibility at this point in time, that is, I have none, for the Lakehead port, Thunder Bay. It is a harbour commission port, operated and responsible directly to the Minister of Transport. Within the framework that I have explained here, there is a much clearer association and area of co-operation with the harbour commission and the National Harbours Board ports than I think existed in the past.

I would like to go back to the point you made with respect to Saskatchewan. We are also very conscious of the fact that there are not many ports in Saskatchewan. My claim to being National Harbours Board Chairman, hardly rests on my place of birth since I was born in Regina.

**Mr. Skoberg:** I do not mention that name.

**Mr. Taylor:** I am allocated by my colleagues the port of Regina. However, we are conscious of this situation and although we have no direct responsibility for the port of Toronto, we have excellent relations there and we have opened a business office in the port of Toronto and we are opening a business office in the City of Winnipeg for exactly the kind of relationship, with the extremely important part of our cargo that emanates from the western areas and we feel somewhat disassociated from that at the moment.

**Mr. Skoberg:** I may suggest, Mr. Chairman and Mr. Taylor, that the port of Moose Jaw may have been a logical decentralization point for some of the federal authority. In the news release and the information, which is most interesting, that we received the other day and in your press release of March 17 on the movement of grain, you refer to the fact that there has been an increase of 4.4 per cent over the previous year.

**Mr. Taylor:** I think in that, I did mention that that is a press release which is being prepared and we would not particularly care to predetermine it as we like it for concurrent release all across Canada. I believe it will be released tomorrow and I had prepared it largely for the information of the Committee members. I do not mind commenting on it generally but I would prefer not to get into the specifics of it.

**Mr. Skoberg:** Yes, well, I will use the 4.4 per cent; I imagine that is a general figure as there has been that type of increase in the movement of grain. The real concern now, in so far as the agricultural economy is concerned, is whether or not our transportation facilities, which come within your domain as well, will be able to handle the increased exports of grain that we do have. Canadian Pacific has indicated, requested and suggested, maybe, that there should be a seven-day operation of all inland elevators. With that, of course, you then come in with the operation of your port and I see as one of the objectives in

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Thomas (Moncton):** Vous pouvez m'inscrire pour le deuxième tour.

**M. Skoberg:** Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Taylor, je suis originaire de la Saskatchewan et il n'existe pas beaucoup de ports dans ma province, mais il est intéressant de remarquer que l'économie de la province dépend en grande partie du fonctionnement des ports au Canada. Pouvez-vous m'indiquer quelle est la situation de Lakehead? Comment le Conseil des Ports nationaux intervient-il dans le fonctionnement des installations de Lakehead?

**M. Taylor:** Nous n'avons aucune responsabilité directe à l'heure actuelle pour le port de Lakehead, Thunder Bay. C'est un port qui fait partie de la Commission portuaire et qui dépend directement du ministre des Transports. Dans le cadre que je vous ai exposé, il existe une association et une coopération beaucoup plus étroite qu'auparavant entre la Commission portuaire et le Conseil des Ports nationaux.

Je voudrais revenir à ce que vous avez souligné à l'égard de la Saskatchewan. Nous sommes également très conscients du fait qu'il n'existe pas beaucoup de ports en Saskatchewan. Mon lieu de naissance n'intervient pas dans ma prétention à la présidence du Conseil des Ports nationaux car je suis originaire de Regina.

**M. Skoberg:** Je n'y ai pas fait allusion.

**M. Taylor:** Mes collègues m'ont attribué le port de Regina. Nous sommes cependant conscients de la situation et, bien que nous n'ayons aucune responsabilité directe pour le port de Toronto, nous y entretenons d'excellentes relations et nous y avons ouvert un bureau; nous ouvrons également un bureau à Winnipeg pour y établir le même genre de relations étant donné qu'une grande partie de nos marchandises proviennent des régions de l'Ouest; c'est pourquoi nous nous désintéressons quelque peu de la question pour le moment.

**M. Skoberg:** Puis-je faire remarquer, monsieur le président et monsieur Taylor, que le port de Moose Jaw aurait pu constituer une zone logique de décentralisation d'une partie des autorités fédérales. Dans les renseignements intéressants que nous avons reçus l'autre jour et dans votre communiqué de presse du 17 mars sur les transferts de céréales, vous faites allusion à une augmentation de 4.4 p. 100 par rapport à l'année précédente.

**M. Taylor:** Je crois avoir mentionné à ce sujet qu'il s'agit d'un communiqué de presse en préparation et je ne tiens pas à le dévoiler avant qu'il ne soit publié simultanément dans l'ensemble du Canada. Je crois qu'il sera publié demain et je l'avais préparé pour l'information des membres du comité. Je suis disposé à l'examiner de façon générale mais je préférerais ne pas aborder les détails.

**M. Skoberg:** Considérons alors le chiffre de 4.4 p. 100; je suppose qu'il s'agit d'un chiffre général car les transports de céréales ont augmenté dans ce genre de proportion. La véritable question qui se pose en matière d'économie agricole est de savoir si nos moyens de transports, dont vous êtes également responsables, pourront répondre à l'augmentation des exportations de céréales que nous connaissons. Le Canadien Pacifique a fait remarquer que les éleveurs devraient fonctionner sur une base hebdomadaire. Dans ce domaine interviennent évidemment les activités portuaires et je vois que vous faites entrer les éleveurs

## [Texte]

the program description you include the grain elevators, cold storage warehouses, to shedded terminals and the likes of that. What procedure is being taken now by your various port managers to try to handle the increase exports of grain that Canada does have?

**Mr. Taylor:** Very largely, it devolves into our direct relationships with the Canadian Wheat Board. They, of course, are Canada's agency for the sales, shipment and routing of Canada's grain. It has always been good and I am hoping that as a result of our direct business relationship in the West, it can even be improved. Our efforts are to respond to whatever would appear to be the sales picture on the horizon and the relationship of the destination of some of this grain.

• 1020

Where some of this grain goes, to which port, for example, often rests with determinants other than our own, and the local port authorities, certainly the one in Vancouver, for example, is very keenly interested in that problem right now. The total overall grain storage handling capacity in the port of Vancouver is one of the things that Mr. Rathie and I are going to be discussing, when I go out there tonight. So, I cannot be very specific about it because this is largely a local problem with which we are expecting some help and assistance from the local port authorities.

**Mr. Skoberg:** Just what input does your responsibility have insofar as the providing of facilities is concerned—and now we are talking about grain storage and the likes of that. Is it really recommendations that you make to another department of government that will ultimately have to do something about it? Or if you suggested or recommended that the space now provided at the port of Vancouver is not sufficient for grain storage, would that have any input into the overall program?

**Mr. Taylor:** Yes. It varies from one port to the next, obviously, as you are aware. At the port of Vancouver, we do not operate the grain elevators in the same way as we do, for example, in the port of Montreal, so our input and our part of the determination about added facilities does vary from one port to the next.

In Vancouver, this is quite a bit a private part of the operation of the port and we would expect them to be responsive in the first instance to requirements of additional space. In the port of Montreal, again, the port authority is looking at that problem themselves.

It depends on our relationship with the actual grain handling and it does vary from one place to the other.

**Mr. Skoberg:** In view of the sometimes plugged pipeline, due to mother nature and what not, trying to get cars to Vancouver in particular, and a criticism has been levied about lack of facilities for the storage of sulphur, from Alberta in particular, I am wondering whether or not that area is being looked at by your authority?

**Mr. Taylor:** Yes.

**Mr. Skoberg:** Do you expect any recommendations, or do you believe there is a real problem insofar as storage facilities for sulphur is concerned?

**Mr. Taylor:** The sulphur problem, particularly out of the port of Vancouver, obviously relates to the capacity of the existing bulk handlers in Burrard Inlet to handle expected and reasonably anticipated volumes, and the fact that there is available, at Roberts Bank, areas that can be

## [Interprétation]

teurs, les entrepôts frigorifiques et les installations de ce genre dans les objectifs du programme que vous avez décrit. Quelles mesures prennent actuellement les différents administrateurs portuaires pour essayer de répondre à l'augmentation des exportations de céréales que connaît le Canada?

**M. Taylor:** Cette question dépend largement de nos rapports directs avec la Commission canadienne du blé. Elle représente évidemment l'agence canadienne pour la vente, l'expédition et l'acheminement des céréales canadiennes. Nos rapports ont toujours été satisfaisants et j'espère qu'ils pourront encore s'améliorer à la suite de nos rapports commerciaux directs dans l'Ouest. Nous nous efforçons de tenir compte des ventes prévues et de la destination de certaines de ces céréales.

La destination de ces céréales, les ports vers lesquelles elles sont expédiées, par exemple, sont souvent des facteurs indépendants de notre volonté et les autorités portuaires locales, celles de Vancouver en particulier, portent en ce moment un vif intérêt à la question. Lorsque je me rendrai ce soir à Vancouver, je discuterai entre autres avec M. Rathie de la capacité totale d'entreposage et d'expédition des céréales du port de Vancouver. Je ne peux donc pas vous donner beaucoup de précisions à ce sujet car il s'agit en grande partie d'un problème local et nous nous attendons à ce que les autorités portuaires locales nous aident à le régler.

**M. Skoberg:** Dans quelle mesure votre responsabilité intervient-elle pour ce qui est de la fourniture d'installations d'entreposage de céréales, etc. Faites-vous, en fait, des recommandations à un autre ministère qui doit se charger de la question en dernier ressort? Si vous faisiez remarquer qu'il n'existe pas d'espace suffisant pour l'entreposage des céréales à Vancouver, ceci entrerait-il dans le cadre du programme général?

**M. Taylor:** Oui. Vous savez évidemment que la situation varie d'un port à l'autre. Les élévateurs ne fonctionnent pas de la même façon à Vancouver et à Montréal, par exemple, et notre collaboration dans des décisions relatives à l'équipement varie d'un port à l'autre.

La question de l'équipement à Vancouver constitue un élément particulier de l'administration du port et nous pensons que les autorités doivent répondre en premier lieu aux demandes d'espaces supplémentaires. A Montréal également, les autorités du port s'occupent elles-mêmes de ce problème.

La situation dépend de la part que nous prenons dans l'expédition des céréales et elle varie d'un endroit à l'autre.

**M. Skoberg:** Considérant que l'oléoduc est quelque fois obstrué, à cause d'éléments naturels etc., considérant en particulier le transport des automobiles à Vancouver, on a critiqué le manque d'installations d'entreposage du soufre, particulièrement en Alberta et je me demande si vous portez une attention quelconque à cette région?

**M. Taylor:** Oui.

**M. Skoberg:** Pensez-vous faire certaines recommandations ou croyez-vous qu'il existe un véritable problème en ce qui concerne les installations d'entreposage du soufre?

**M. Taylor:** Le problème du soufre, en particulier en provenance du port de Vancouver, est évidemment lié à la capacité actuelle de la région de Burrard Inlet d'expédier les volumes que l'on prévoit raisonnablement et du fait qu'il existe à Roberts Bank certaines régions que l'on peut



**[Text]**

developed into more bulk handling sites. It would be somewhat unfair, I think, for the National Harbours Board to propose the expenditure of public funds on sites at another location which might result in a diversion of existing traffic to the bulk handling sites in Burrard Inlet. We are very closely in touch with the sulphur handling people but, up to now, we have not made a recommendation for the provision of extra sites at public expense.

**Mr. Skoberg:** May I ask what responsibility you have insofar as the Prince Rupert operation is concerned? I am referring to the facilities, just a description.

**Mr. Taylor:** The facilities at Prince Rupert are presently under the direct administration of the Department of Transport, Harbours and Wharves Division. The indications of requirements there in the future have brought up the subject that this might be an area where the National Harbours Board responsibility and management could be extended. This has been discussed as you have seen in the press and so on.

To this particular date, I have no instructions that the National Harbours Board is one of our responsibilities, but as chairman of a committee that examined it for the Minister back about a year ago, I am quite familiar with the fact that this suggestion is meeting with a great deal of general approval, both here and, I believe also, in British Columbia.

**Mr. Skoberg:** Maybe we can travel back to Manitoba now, and the port of Churchill. The Hudsons Bay Route Association, I understand, will be meeting, I believe, next week in Weyburn. Do you have representatives from your department at the Hudsons Bay Route Association annual meetings?

**Mr. Taylor:** Yes. I myself attended last year but I will be unable to attend this year; however, we have representatives from the port of Churchill and normally also from head office.

• 1025

**Mr. Skoberg:** Do you consider that the present facilities at Churchill are sufficient to handle what could go through there in a normal shipping year? Presumably next year will not be a normal shipping year, the demand will be tremendous. Whether or not more grain will go through the port of Churchill, of course, remains to be seen. However, do you think the present facilities for which you have the responsibility are sufficient?

**Mr. Taylor:** I suppose the answer to that is that I am probably enough of a businessman that I never think any facilities are quite sufficient for what I see on the horizon. However, I am not really sure what grain could go through Churchill next year.

The total amount of shipment of grain out of Canada is part of our responsibility and in that instance we must rely on the co-operation and understanding of the Wheat Board to do an exceptionally good job in selling the requirement for Churchill and keeping our operation there filled up.

Last year there was considerable barley movement out of the Port of Churchill which, in fact, substituted very well for what turned out to be a reduction in the potential for sales of wheat out of that port. Our understanding is that this is likely to be somewhat increased this year, but we do not anticipate problems in handling the anticipated volume this year. That is about as far as I can go with that.

**[Interpretation]**

exploiter de façon plus rentable. Il ne serait pas très honnête, à mon avis, que le Conseil des ports nationaux propose de consacrer les fonds publics à un autre endroit, ce qui risquerait de détourner le trafic existant vers les régions de Burrard Inlet. Nous sommes en contact étroit avec le personnel de l'industrie du soufre mais nous n'avons pas jusqu'à présent fait de recommandations prévoyant l'établissement de sites supplémentaires aux frais du public.

**M. Skoberg:** Puis-je vous demander quelles responsabilités vous avez en ce qui concerne Prince Rupert? Je ne parle que des installations et de leur description.

**M. Taylor:** Les installations de Prince Rupert dépendent directement de l'administration du ministère des Transports, division des ports. Devant les besoins que l'on prévoit pour l'avenir, il a été suggéré que la responsabilité et la direction du Conseil des ports nationaux dans ce domaine soit élargie. Comme vous l'avez vu, cette question a été étudiée dans la Presse, etc.

Je n'ai pas été informé, jusqu'à présent, que nous soyons responsables du Conseil des ports nationaux, mais, étant président d'un comité qui a examiné la question il y a environ 1 an, je sais très bien que cette suggestion reçoit l'approbation générale, à la fois ici et en Colombie-Britannique.

**M. Skoberg:** Nous pourrions peut-être revenir au Manitoba maintenant et au port de Churchill. Je crois savoir que l'Association de Hudson's Bay Route se réunira la semaine prochaine à Weyburn. Des représentants de votre ministère participeront-ils aux réunions annuelles de l'Association de Hudson's Bay Route?

**M. Taylor:** Oui. J'y ai participé moi-même l'année dernière mais je ne pourrai pas m'y rendre cette année; nous avons cependant des représentants du port de Churchill et également du bureau principal.

**M. Skoberg:** Estimez-vous que les installations actuelles à Churchill suffisent à la manutention des chargements qui pourraient y passer au cours d'une année normale? Et sans doute l'an prochain n'aurons-nous pas une année normale dans ce domaine; la demande sera énorme. Que le port de Churchill serve au transport de plus de grain ou non, bien sûr cela reste à voir. Néanmoins, à votre avis, les installations actuelles dont vous avez la charge suffisent-elles?

**M. Taylor:** Comme tout autre homme d'affaires, aucune installation ne me paraît jamais suffisante. Toutefois, je ne sais pas exactement quelle quantité de grains passera par Churchill dans un an.

Le montant total des chargements de grain exportés du Canada fait partie de nos responsabilités et en ce domaine nous devons compter sur la coopération et la compréhension de la Commission du blé et espérer qu'elle réalisera des ventes exceptionnellement bonnes qui profiteront à nos installations de Churchill et leur permettront de fonctionner à plein.

L'an dernier, une quantité considérable de chargements d'orge au lieu de blé ont été exportés à partir du port de Churchill. Nous pensons qu'il devrait y avoir une certaine augmentation cette année, mais nous ne prévoyons aucun problème de manutention. C'est à peu près tout ce que je peux dire à ce sujet.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** I have another question, Mr. Chairman. Could you possibly bring the Committee up to date on the position of the labour contracts that are the responsibility of the National Harbours Board; the termination of these contracts, and whether they are coming up this year? What is the general position of these contracts?

**Mr. Taylor:** I am not sure that just offhand I could give you too much in the way of detail on that. We have, I believe, a total of something like 28 labour contracts. To my knowledge, I believe only one of them is at a point of conciliation. The balance that have come due for renewal have been negotiated successfully and we have not had any disruptions from this.

We are always interested in the contracts that are negotiated which affect us, such as, for example, the longshoremen's in Montreal. Personally, we are pleased with the press reports we see that it appears to be arriving at a level that is going to avoid a strike situation or any disruption.

So, to my knowledge there is no major problem in our contract administration. It is a very vital and very important part of our operation since these people are in different locals and different unions than the Public Service itself and require very understanding industrial relations management.

**Mr. Skoberg:** Specifically, how many are coming open this year?

**Mr. Taylor:** I could not answer that question. I will be glad to get that for you.

**Mr. Skoberg:** That is fine.

**Mr. Taylor:** Do you mean between now and the balance of this year?

**Mr. Skoberg:** Yes.

**Mr. Taylor:** I was answering more in the sense that I do not think we have failed in our responsibility in any of them up to now, but I will certainly find that out for you.

**Mr. Skoberg:** I appreciate that position.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**M. Portelance:** Merci, monsieur le président. En lisant le communiqué qu'on nous a soumis, nous constatons que les activités du port de Montréal ont diminué dans une proportion de 5.2 p. 100. Quelles en sont les raisons principales? Est-ce que venir à Montréal coûte trop cher? Est-ce parce que le taux des assurances maritimes n'a pas changé, bien que la navigation dans le Saint-Laurent ait été améliorée? Même pendant l'hiver, les bateaux viennent sans trop de difficultés. Serait-ce une de ces raisons ou y en aurait-il d'autres?

**Mr. Taylor:** This is one occasion on which I wish I had my good friend and yours, Guy Beaudet, to answer more specifically.

There have been minor reasons that I am basically aware of for what, in essence, is not a very substantial reduction totally.

I do not have the details here of how much of this is in the bulk or general cargo movement, but it is my general

[Interprétation]

**M. Skoberg:** J'ai une autre question, monsieur le président. Vous serait-il possible de renseigner le Comité sur la situation des contrats de travail qui relèvent du Conseil des ports nationaux? Leur date d'échéance a-t-elle lieu cette année ou non? Quelle est la situation générale de ces contrats?

**M. Taylor:** Je ne sais pas, si de mémoire, je pourrais vous donner autant de précisions. Nous avons signé, je crois, un total de quelque 28 contrats de travail; à ma connaissance, je crois qu'il y en a seulement un qui soit présentement au stade de la conciliation. Les autres qui devaient être renouvelés, ont fait l'objet de négociations fructueuses et nous n'avons subi aucun arrêt de travail de ce fait.

Nous sommes toujours intéressés aux négociations de contrats qui vous touchent comme par exemple, celui des débardeurs de Montréal. Personnellement, je me réjouis des communiqués de presse d'après lesquels il semble que ces négociations soient à un point tel que la grève ou tout arrêt de travail pourra être évité.

Donc, à ma connaissance, il n'y a pas de problèmes majeurs au niveau de l'administration des contrats. C'est une partie extrêmement vitale et importante de notre fonctionnement puisque ces ouvriers font partie de diverses sections et de divers syndicats en dehors de la Fonction publique et que les négociations requièrent une très bonne connaissance des relations industrielles.

**M. Skoberg:** Précisément, combien arrivent à échéance cette année?

**M. Taylor:** Je ne pourrais répondre à cette question. Je me ferai un plaisir d'obtenir ces renseignements pour vous.

**M. Skoberg:** Très bien.

**M. Taylor:** Vous voulez dire entre la date actuelle et la fin de l'année.

**M. Skoberg:** Oui.

**M. Taylor:** Ma réponse voulait dire surtout que nous n'avons pas manqué à nos responsabilités par rapport à aucun d'entre eux jusqu'à maintenant, mais je trouverai certainement les renseignements pour vous.

**M. Skoberg:** Je vous en serais gré.

**Le président:** M. Portelance.

**Mr. Portelance:** In reading the communiqué which has been submitted to us, we realize that the activities in the Montreal harbour have decreased at the rate of 5.2 per cent. What are the main reasons for that? Is shipping to Montreal too costly? Is it because the rate of naval insurances have not changed, although navigation on the St. Lawrence has been greatly improved? Even in wintertime the boats can get to Montreal without too much difficulty. Would it be one of the reasons or are there other ones?

**M. Taylor:** C'est là une occasion où j'aimerais que votre bon ami et le mien, monsieur Guy Beaudet, nous donne plus de précisions.

Il y a eu des raisons mineures que je connais dans l'ensemble et qui à vrai dire n'ont pas entraîné une réduction totale substantielle.

Je ne possède pas ici de détails qui permettraient de voir s'il s'agit de chargements généraux ou en vrac, mais je



[Text]

understanding that the bulk movement and, particularly, the wheat movement through the Port of Montreal was quite good last year.

We are obviously just putting together the statistics which would answer your question for 1971.

• 1030

We of course are interested in where the reductions took place and for what reason. And I would not pretend at this fairly early point after the end of year to have very good answers to that at the moment. I can assure you that Mr. Beaudet is more than interested in the answers to your questions. It is not a very good answer but it is all I can give at this early point, since I took the opportunity of providing you with a very early press release that is required from us without all the supporting data that our statistics will provide later on.

**Mr. Portelance:** Yes, because I am sure we will have questions on this matter. A lot of people were saying years back that Montreal was losing traffic, and I think one of the reasons for this new council is to look after the Montreal situation. But this may even come too late. I am sure there must be a reason, perhaps the cost of pilots or insurance. This is one matter which we brought to you and I do not what you have done with it. Apparently insurance has always been the same as in the past, even though it is much easier to get to Montreal now than it was.

**Mr. Taylor:** Right.

**Mr. Portelance:** So what is your position on that? What did the National Harbours Board do?

**Mr. Taylor:** The matter of insurnace particularly is one that I sat in on in a committee with Dr. Camu over 1971, and I think there is a very good argument that the relationship between some of our insurance charges today and the general facility that ships should have to come down the St. Lawrence in the middle of the winter would indicate that a reduction might well be expected. Until now I have not any indication from Dr. Camu or W. A. O'Neil, the Deputy Administrator for Marine Services, that they have managed to arrive at any definite conclusions on it. But all the ports can do, and all the Port of Montreal can do, is generally support the position of Dr. Camu and the Ministry of Transport that insurance costs today are somewhat unrealistic in certain areas of our operation when one relates to the various services that are provided to assist vessels, not just in Montreal but at various other places.

**Mr. Portelance:** Is 1970 the latest report from the National Harbours Board?

**Mr. Taylor:** Yes.

**Mr. Portelance:** The 1971 report is not ready yet?

**Mr. Taylor:** No, sir.

**Mr. Portelance:** That is all for now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Thank you Mr. Chairman. First of all, I am now on the opposite side to what I was before, Mr. Chairman, and possibly you will treat me with as much respect . . .

[Interpretation]

crois savoir que le transport en vrac et surtout celui du blé à partir du port de Montréal a été très bon l'an dernier.

Nous sommes manifestement à rassembler les statistiques qui répondraient à votre question pour 1971.

Nous nous intéressons bien entendu au secteur des diminutions et aux raisons de celles-ci. Et je ne prétends pas, si

tô après la fin de l'année, avoir de très bonnes réponses à ce sujet. Je puis vous assurer que M. Beaudet est plus qu'intéressé à connaître la réponse à vos questions. C'est tout ce que je peux dire maintenant; quant à notre communiqué de presse, il ne comporte pas les données que nos statistiques apporteront plus tard.

**M. Portelance:** Je suis sûr que nous aurons des questions à poser à ce sujet. Il y a plusieurs années que beaucoup de gens affirment que le trafic diminue à Montréal et je pense que c'est là une des raisons pour lesquelles le nouveau conseil doit examiner la situation du port de Montréal. Mais peut-être est-il déjà trop tard. Je suis sûr qu'il doit y avoir une raison. Peut-être les frais de pilotage ou d'assurances. C'est une question que nous avons posée, et j'ignore comment vous y avez répondu. Apparemment les taux d'assurances ont toujours été les mêmes dans le passé bien qu'il soit plus facile de se rendre à Montréal maintenant qu'autrefois.

**M. Taylor:** Oui.

**M. Portelance:** Alors, quelle est votre attitude à ce sujet? Que fait le Conseil des ports nationaux?

**M. Taylor:** La question des assurances surtout en est une que j'ai discutée en comité avec M. Camu en 1971 et je crois qu'il faut tenir compte du rapport entre certains de nos frais d'assurances actuelles et la facilité que les navires devraient avoir d'emprunter le St-Laurent en hiver; on pourrait donc s'attendre à une réduction. Jusqu'à maintenant, ni M. Camu, ni M. W. A. O'Neil, administrateur adjoint des services maritimes ne m'ont dit qu'ils avaient réussi à arriver à des conclusions définitives à ce sujet. Mais tout ce que les ports peuvent faire et tout ce que le port de Montréal peut faire est d'appuyer l'attitude de M. Camu et du Ministère des Transports d'après lesquels les frais d'assurances actuels sont quelque peu irréalistes dans certains secteurs de notre exploitation si l'on se rapporte aux divers services mis à la disposition des navires, non seulement à Montréal, mais à divers endroits.

**M. Portelance:** Est-ce que le dernier rapport du Conseil des ports nationaux remonte à 1970?

**M. Taylor:** Oui.

**M. Portelance:** Le rapport de 1971 n'est pas encore prêt?

**M. Taylor:** Non, monsieur.

**M. Portelance:** C'est tout pour l'instant, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Merci, monsieur le président. Premièrement, je suis maintenant de l'autre côté, monsieur le président, et probablement que vous me traiterez avec autant de respect . . .

## [Texte]

**The Chairman:** As you do, Mr. Rock.

**Mr. Rock:** ... as before and possibly be a little more lenient than you have in the past.

Do you believe that in 1972 you will receive as much tonnage and revenue as you did in 1971.

**Mr. Taylor:** Our budgeting for 1972 reflects that optimism, yes.

**Mr. Rock:** How many ships this year were diverted from American ports to Canadian ports because of the strikes in many of the harbours, and how much tonnage did this represent?

**Mr. Taylor:** You are asking a question that I can assure you anyone in the Department of Transport would be happy to give you the answer, if he knew. This is obviously a matter of some speculation, since it is not likely that any of the shipping lines are going to give us a very clear determination of this in black and white terms. There is even some difference of opinion in our own ranks and in the marine administration ranks as to whether there was a total diversion or whether in fact, under more normal circumstances, we would have had much of this traffic. Whether it was diverted to ports or whether in fact some of it was diverted into the Seaway, I do not think I am equipped at this point in time to answer. I think your question relates to the fact whether 1971 was an abnormal year because of that, and I really cannot answer that very well. We do not think so from the indications of Canada's economy and what our planning is. It may have been somewhat exaggerated in that sense, but we do not think materially. We will not really know until the end of 1972, or maybe later than that.

• 1035

**Mr. Rock:** Surely with an increase of 29.9 per cent in Vancouver and a strike being held very close by in the American ports—it has been indicated in the press that these ships were all diverted to Vancouver and therefore if they were diverted to Vancouver you surely should have these figures, of these ships which had intended to go into American ports and were diverted and ended up in Canadian ports, and you even had problems with the union in that respect in Vancouver. You surely should have these figures.

**Mr. Taylor:** As I understand the routing—there are two separate facets of the West Coast transportation problem as it relates to the Port of Vancouver. One of course is that which is general cargo, containerized or bulk cargo, and it is in this area that there may have been some change in the normal traffic patterns of the port.

To my knowledge I do not think any ships were diverted to the port to pick up Canadian grain, and the large increase in tonnage out of the Port of Vancouver certainly is related to the grain movement and is related to the coal movement out of Roberts Bank. So I do not think one could argue that there was an effect of the U.S. West Coast port strike on the Port of Vancouver.

I have talked personally to the terminal operators and the various people in Vancouver, and many of them will argue that most of this traffic would have come to Vancouver. It is a matter of re-routing. Sometimes the same vessel will stop at two or three West Coast ports, and perhaps it stopped at Vancouver first instead of third, and this is a very difficult thing to isolate and determine in a clear, computerized fashion as you suggest. We are doing our best with it. We have had good co-operation from everyone

## [Interprétation]

**Le président:** Comme vous, monsieur Rock.

**M. Rock:** ... qu'auparavant, et dans la mesure du possible, un peu mieux qu'auparavant, peut-être.

Est-ce que vous croyez qu'en 1972 le tonnage des navires que vous accueillerez et vos recettes seront aussi importants qu'en 1971?

**M. Taylor:** Notre budget de 1972 reflète cet optimisme.

**M. Rock:** Cette année, combien de navires ont été détournés des ports canadiens vers les ports américains en raison des grèves dans plusieurs ports et combien de tonnage cela représentait-il?

**M. Taylor:** Vous posez une question à laquelle je suis sûr, tout le monde au Ministère des Transports se ferait un plaisir de répondre, s'il savait la réponse. C'est de toute évidence une question de spéculation puisqu'il est assez invraisemblable que les sociétés de transport nous fournissent des détails précis, noir sur blanc. Il y a même des divergences entre nous-mêmes et l'administration maritime quant au total des détournements ou quant à savoir si dans des conditions normales nous aurions bénéficié de tout ce trafic. Je ne crois pas disposer en ce moment de tout ce qu'il me faudrait pour dire s'il y a eu détournement vers d'autres ports ou détournement vers la Voie maritime. Votre question, je crois, se rapporte au fait de savoir si 1971 a été par conséquent une année anormale, et je ne peux pas très bien répondre à cette question. Nous ne le pensons pas, compte tenu des indices de l'économie canadienne et de notre planification. Il y a pu avoir quelque exagération en ce sens, mais nous ne pensons pas qu'elle soit d'ordre quantitatif. Nous ne le saurons pas avec certitude avant la fin de 1972 ou peut-être encore plus tard.

**M. Rock:** Il est certain qu'avec une augmentation de 29.9 p. 100 à Vancouver et une grève dans les ports américains, vous devriez le savoir; la presse a rapporté que des navires étaient détournés sur Vancouver et, dans ce cas, vous devriez savoir combien de navires, qui étaient destinés aux ports américains, se sont retrouvés finalement dans des ports canadiens; cette question vous a même causé des problèmes avec les syndicats à Vancouver.

**M. Taylor:** Selon ce que je sais de l'acheminement, le problème des transports sur la côte Ouest comporte deux aspects distincts, dans la mesure où nous parlons de Vancouver. L'un de ces aspects concerne, bien sûr, les cargaisons mixtes, les cargaisons en conteneurs et les cargaisons en gros; c'est dans ce domaine que la structure normale du trafic du port de Vancouver peut avoir été changée.

A ma connaissance, aucun navire n'a été détourné vers le port de Vancouver pour y charger des céréales canadiennes et l'importante augmentation de tonnage sortant de Vancouver se rapporte très certainement au transport de céréales ainsi qu'au transport de charbon à partir de Roberts Bank. C'est pourquoi, je ne pense pas que l'on puisse affirmer que la grève des ports de la côte Ouest des États-Unis a eu un effet sur le port de Vancouver.

J'ai personnellement discuté avec certains responsables du port de Vancouver et la plupart d'entre eux affirment que la majorité de ce trafic serait venue à Vancouver. C'est une question de déroutement. Parfois, le même navire s'arrêtera dans deux ou trois ports de la côte Ouest et il est très difficile de déterminer clairement, même à l'aide d'un ordinateur, comme vous l'avez suggéré, si Van-



[Text]

involved, the customs, the unions, and so on. But it is not something about which we can give you clear answers.

**Mr. Rock:** With respect again to the strikes in American ports, it seems that Quebec, which is a seaport, had an increase of 24.8, and yet Montreal had a decrease of 5.2. What would be the reasons for such a large increase in the Quebec port?

**Mr. Taylor:** I could not answer that in specifics any better than I could answer Mr. Portelance right today. We have not that information.

**Mr. Rock:** With respect to the national port council, this consultative body which Mr. Camu mentioned before, have you any idea what is to happen with this Montreal port council?

**Mr. Taylor:** Dr. Camu was referring to the National Ports Council. This is an organization which he will chair, and to my knowledge he gave you all the information he had on it today.

**Mr. Rock:** Yes. Are you aware that in the City of Montreal, the Chamber of Commerce would like to see in the Montreal area a Montreal transportation council which will embrace not only the port but also air, land and sea, and become a sort of consultative body for co-ordination within the three modes of transportation? Are you aware that they are discussing this?

**Mr. Taylor:** I have heard that. Yes.

**Mr. Rock:** Is there any indication that you people will co-operate with them and try to organize such a consultative council?

**Mr. Taylor:** We have had no official requests of any description to get involved in that. We certainly would co-operate, but we would not consider it our role to organize it.

**Mr. Rock:** I understand that. It would have to be from the other bodies.

In respect to the insurance, that of Montreal being a port which is not open all year round because of ice conditions, do you feel that these insurance companies—and most of them are international insurance companies—have enough knowledge of the Port of Montreal, or do they feel that the Port of Montreal is so far north that it is something like Murmansk? I am just wondering whether they are aware of the number of ships that actually could come up even in the middle of December and in January, if they so wished, to the port of Montreal. I am wondering whether they are taking this into consideration. I believe possibly that they have a feeling that this port has ice practically all year round. I am not sure myself, but it does not make sense that interest rates are so high and I believe that possibly this drop of 5.2 per cent may have had a bearing on this. I think this should be looked into more thoroughly with the insurance companies and have them come to the port of Montreal at the time when they think it is dangerous. I think something has to be done in that direction.

[Interpretation]

couver a constitué son premier port d'arrêt ou son troisième. Nous faisons ce que nous pouvons. Nous avons bénéficié d'une excellente coopération des douanes, des syndicats, et de tous les groupes concernés. Mais il ne s'agit pas là d'un problème pour lequel nous pouvons vous donner de réponse claire.

**M. Rock:** Pour en revenir au grève dans les ports américains, il semble que Québec, qui est un port maritime, a vu son trafic augmenter de 24.8 p. 100 et cependant Montréal a subi une diminution de 5.2 p. 100. Qu'est-ce qui pourrait justifier une telle augmentation du trafic dans le port de Québec?

**M. Taylor:** Je ne puis pas vous répondre mieux que j'ai répondu à M. Portelance aujourd'hui. Nous n'avons pas ces renseignements.

**M. Rock:** En ce qui concerne le Conseil national des ports, l'organisme consultatif mentionné par M. Camu il y a un instant, avez-vous une idée de ce qui va se passer avec le Conseil du port de Montréal?

**M. Taylor:** M. Camu parlait du Conseil national des ports, organisation dont il sera président et, à ma connaissance, il vous a donné tous les renseignements dont il disposait.

**M. Rock:** Oui. Avez-vous entendu parler du désir de la Chambre de commerce de Montréal de voir se créer dans cette ville un conseil des transports qui s'occuperait non seulement des ports mais aussi des transports par air, terre et mer et deviendrait une sorte d'organisme consultatif destiné à assurer la coordination entre les trois types de transport? Êtes-vous au courant?

**M. Taylor:** Oui.

**M. Rock:** Peut-on savoir si vous avez l'intention de coopérer avec eux et d'essayer de mettre sur pied un tel conseil consultatif?

**M. Taylor:** Personne ne nous a officiellement demandé de nous occuper de cela. Il est certain que nous accepterions de coopérer, mais nous ne pensons pas que notre rôle, dans ce cas, soit un rôle d'organisateur.

**M. Rock:** Je comprends cela. Cette fonction relève d'autres organismes.

En ce qui concerne les problèmes d'assurance, le port de Montréal n'étant pas ouvert pendant toute l'année à cause des glaces, pensez-vous que les compagnies d'assurance qui, pour la plupart sont internationales, connaissent suffisamment bien les conditions au port de Montréal ou qu'elles le considèrent toujours comme une sorte de Murmansk? Je me demande simplement si elles savent qu'un grand nombre de navires pourraient en fait entrer dans le port de Montréal en décembre ou janvier, s'ils le désiraient. Je me demande si elles ont conscience de cette possibilité ou si elles s'imaginent que le port de Montréal est gelé pendant pratiquement toute l'année. Je ne suis pas certain de ce que je vais dire, mais il me semble que la diminution de trafic de 5.2 p. 100 peut avoir eu un effet sur le niveau élevé des taux d'intérêt. Je pense que cette question devrait être examinée en profondeur, avec les compagnies d'assurance, en leur demandant de venir voir le port de Montréal à une époque où elles considèrent qu'il est dangereux. Je crois qu'il faudrait faire quelque chose en ce domaine.

[Texte]

• 1040

**Mr. Taylor:** As far as I know they are fully familiar with the circumstances and I believe one of Mr. Beaudet's calls, not only in the interest of the port of Montreal but in keeping them fully informed of all of our port situations, was at Lloyd's of London, where he is right now. I do not think it is a lack of information on their part.

**Mr. Rock:** If there is no lack of information then there is the lack of a fight. In other words, a demand or a request that something be done immediately.

**Mr. Taylor:** I have not heard of people very successfully suggest to Mr. Beaudet that he was not a fighter.

**Mr. Rock:** I am not saying that, I mean with the insurance companies of Lloyds of London. Is a comparison being made between the port of Montreal to some ports in Europe where they have the same conditions? If the insurance rates over there are lower then there is something wrong. Has Mr. Beaudet figures in this regard as to the condition of certain ports which are parallel to that of Montreal?

**Mr. Taylor:** As I said on many occasions, I am aware that complete documentation respecting Canada's position, not only in Montreal but all of our ports, has been provided—not just respecting ice navigation but various other factors—to the insurance companies, and it is a source of continuing interest on our part. I do not know what more we could do at this time. That is about all I can answer.

**Mr. Rock:** That is understandable. Mr. Chairman, I understand Dr. Camu will be back here for the Seaway.

**The Chairman:** He will be here this afternoon.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Taylor, I am like Mr. Skoberg, I am one of the landlubbers, however, I have always had an interest in this particular Committee having from time to time participated at so many meetings. I notice there is quite a reduction, probably you did mention this before, in the estimates for this year and of last year. Why is that?

**Mr. Taylor:** I am sorry. Would you mind rephrasing that question?

**Mr. Howe:** The estimates for 1971-72 were \$4,579 million and for this coming year they are down over \$2 million.

**Mr. Taylor:** I could give you general answers about it. I think perhaps Mr. Ellam, our Director of Financial Management, might be a little more specific about a couple of things if you would not mind my asking Mr. Ellam to comment on that.

**Mr. Howe:** We do appreciate when you start to save a little bit of money, although it never seems to appear in the budget. When we see a department that is a little more careful with their money we do appreciate it.

[Interprétation]

**M. Taylor:** Selon moi, elles connaissent parfaitement bien ces circonstances et je pense d'ailleurs que l'une des visites de M. Beaudet, effectuées non seulement dans l'intérêt du port de Montréal, mais en vue de tenir les compagnies d'assurance totalement informées de la situation générale de nos ports, était destinée à la Lloyd de Londres, où il se trouve actuellement. Je ne pense pas que les compagnies d'assurance manquent de renseignements.

**M. Rock:** Dans ce cas c'est que nous manquons d'ardeur. En d'autres termes, il faudrait demander ou exiger que quelque chose soit fait immédiatement.

**M. Taylor:** Je ne connais personne qui ait réussi à faire croire que M. Beaudet manquait d'ardeur.

**M. Rock:** Ce n'est pas ce que je veux dire, je veux parler de la Lloyd de Londres. A-t-on comparé le port de Montréal aux ports européens qui se trouvent dans la même situation? Si les taux d'assurance qui sont appliqués là-bas sont plus faibles, manifestement quelque chose ne va pas. M. Beaudet a-t-il des chiffres à ce sujet?

**M. Taylor:** Comme je l'ai souvent répété, je sais que les compagnies d'assurance ont reçu une documentation complète au sujet de la situation, non seulement de Montréal, mais également de tous les ports canadiens, en ce qui concerne le gel mais aussi tous les autres facteurs d'intérêt, et ceci est un travail permanent de notre part. Je ne vois pas ce que l'on pourrait faire de plus pour l'instant. C'est là tout ce que je peux vous répondre.

**M. Rock:** Je comprends cela. Monsieur le président, je pense que M. Camu témoignera, au nom de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

**Le président:** En effet, il sera là cet après-midi.

**M. Rock:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur Taylor, comme M. Skoberg, je suis terrien mais, toutefois, je me suis toujours intéressé au travail de ce Comité, car j'ai participé à beaucoup de ses réunions. Sans doute l'avez-vous remarqué avant moi, mais je constate que les budgets de cette année et de l'an dernier ont été fortement réduits. Pourquoi cela?

**M. Taylor:** Veuillez m'excuser, pourriez-vous reformuler votre question?

**Mr. Howe:** Le budget de 1971-1972 s'élevait à 4,579 millions de dollars et celui de l'année prochaine est réduit de plus de 2 millions de dollars.

**M. Taylor:** Je pourrais vous donner des réponses générales à ce sujet, mais peut-être M. Ellam, notre directeur du Service de la finance, serait-il en mesure de vous donner des précisions si vous l'interrogiez sur quelques points précis.

**M. Howe:** Bien sûr, nous sommes très contents lorsque quelqu'un fait des économies, mais cela ne semble jamais apparaître dans le Budget. Si nous constatons qu'un ministère fait un peu plus attention à ses dépenses, nous en sommes vraiment très contents.



[Text]

**Mr. Taylor:** Before Mr. Ellam starts, I presume you are referring to Vote 100?

**Mr. Howe:** That is right.

**Mr. Taylor:** There is a very specific answer to that and Mr. Ellam can provide it.

**Mr. F. B. Ellam (Director of Financial Management, National Harbours Board):** This is a particular job in Quebec City dealing with the building of the walls of the St. Charles River. It so happens that project is very nearly completed and the figure you see for this year is only that portion required to complete the project.

**Mr. Howe:** There are no new projects in the area of expenditure of that type that you are going forward with?

**Mr. Ellam:** No. That is a specific vote for that specific project.

**Mr. Howe:** I have always been rather interested in the containerization program. How is that working out? What kind of co-operation do you get with air, truck and rail-ways with regard to going forward with containerization?

• 1045

**Mr. Ellam:** The air certainly is a bit out of our sphere, but with regard to the railways, I could probably quote two instances. Most of you are familiar with the container operation in the Port of Halifax which is supported by the Canadian National Railways, though in that instance they are totally integrated with the operation. There is a container port conversely operated completely by the CPR in the Port of Quebec. Therefore, there is no desire on our part to end up with a lot of containers beside one of our piers and no way to handle them efficiently. We have excellent co-operation from both railroads in various ports dealing with this. This is certainly true in Vancouver, Montreal and Saint John.

**Mr. Howe:** When this program was instituted there was consideration given to the possibility of unit trains as a bridge across Canada, similar to what they had many, many years ago with silk trains and things like that and even Chinese immigrants were in them. Has that developed? Have they developed complete containerized unit trains from Halifax to Vancouver, for instance? Has this come into being as yet?

**Mr. Taylor:** No, not in that context, Mr. Howe. I think there are certain problems that relate to that movement, one of them obviously being the return movement. Conceivably one could end up with a great number of empty containers someplace, perhaps on the prairies, or containers that should be on the east coast on the west coast or vice versa. I understand that in long distance movement such as that the railroads are very interested in the economics of the problem and whether or not they can have a two-way return. That seems to be the major difficulty.

**Mr. Howe:** It is the turn around facility that is necessary.

A few years ago we were out West and inspected your Roberts Bank development, and I noticed where you have, for future years requirements, spent a considerable sum there. When we were there we noticed a lot of property that you had developed by draining. What has become of all that area? Has it been developed for industrial purposes? What is it going to be used for?

[Interpretation]

**M. Taylor:** Avant que M. Ellam ne vous réponde, voulez-vous me préciser si vous voulez parler du crédit 100?

**M. Howe:** C'est exact.

**M. Taylor:** M. Ellam pourra vous donner une réponse très précise à ce sujet.

**M. F. B. Ellam (directeur du service de la finance, Conseil des ports nationaux):** Ce crédit se rattache aux travaux effectués sur les rives de la rivière Saint-Charles à Québec. Il se trouve que ces travaux sont presque terminés et, en conséquence, le chiffre de cette année ne constitue qu'une partie du total nécessaire.

**M. Howe:** Vous n'avez pas de nouveaux projets, pour l'avenir, nécessitant des engagements de dépense?

**M. Ellam:** Non. Ce crédit était un crédit particulier pour un projet particulier.

**M. Howe:** J'ai toujours été très intéressé par le système de la *containerisation*. Comment cela fonctionne-t-il? La coopération des lignes aériennes, des transports routiers et des chemins de fer est-elle satisfaisante dans ce domaine?

**M. Ellam:** Les transports aériens ne nous concernent pas directement mais, pour ce qui est des chemins de fer, je puis vous donner deux exemples. Vous connaissez sans doute le système des conteneurs du port de Halifax, lequel dépend du CN. En outre, le port de Québec comporte un port de conteneurs dépendant totalement du CP. C'est pourquoi nous n'avons aucune envie de nous retrouver avec de nombreux conteneurs sur l'un de nos quais, sans pouvoir les manipuler efficacement. Les deux compagnies de chemins de fer nous offrent une coopération excellente dans les différents ports où elles s'occupent de ce trafic. Ceci est très certainement le cas à Vancouver, Montréal et Saint-Jean.

**M. Howe:** Lorsqu'on a mis au point ce système, on avait pensé utiliser, comme une sorte de pont à travers le pays, des trains de conteneurs semblables aux anciens trains de la soie, sur lesquels travaillaient des immigrants chinois. Cette idée s'est-elle matérialisée? Y a-t-il par exemple de tels trains reliant Halifax à Vancouver?

**M. Taylor:** Non, monsieur Howe. Je pense que ce système entraîne certaines difficultés, l'une d'entre elles étant évidemment le chargement de retour. Il serait possible de se retrouver avec beaucoup de conteneurs vides dans un certain endroit, par exemple dans les Prairies, alors que ces conteneurs devraient se trouver sur la côte Est ou Ouest. Lorsqu'il s'agit de transport à grande distance de ce genre, les compagnies de chemins de fer tiennent beaucoup à avoir un chargement dans les deux sens. Cela semble être le problème essentiel.

**M. Howe:** Il s'agit donc d'avoir un système de roulement.

Il y a quelques années, nous avons inspecté le système que vous avez créé à Roberts Bank et j'ai remarqué que, en vue des exigences futures, vous y aviez dépensé beaucoup d'argent. A cette occasion, nous avons remarqué qu'un grand nombre de terrains avaient été drainés. Ce secteur a-t-il fait l'objet de constructions industrielles? A quoi va-t-il servir?

## [Texte]

**Mr. Taylor:** Much of the forest in that area, I understand many hundreds of acres, have been set aside by the Province of British Columbia for potential industrial development, but the operation at Roberts Bank now is strictly that which relates to the west shore terminals, the coal handling movement. To this point there has been no other development since that time.

**Mr. Howe:** One question that has been a bother to a lot of port authorities, I understand, is the question of pilferage. How are you controlling that and is it improving? I have heard stories about the stealing of containers at one time or another. What is the story on this pilferage business in the main ports of Canada?

**Mr. Taylor:** We think probably the matters which are reported on are the exceptional items. I have not seen too many reports that say, 100,000 containers arrived at their destinations safely. That does not seem to come to the attention of many people, but the odd time, yes, there have been very efficient and ingenious acts that resulted in the displacement of a container. We do not think pilferage is a major problem in any of our ports now. One of the gentlemen who is with me this morning, Mr. Beveridge, is part of our police and security organization, exactly for the reason I outlined, I want them to see what this Committee was interested in. We think we have an excellent security organization now and it concentrates its efforts in that direction. We are always looking for improvements in it, but we really do not have very much in the way of complaints at this point in time.

**Mr. Howe:** In pilferage that is going on and has gone on in the past, we hope that your optimism is warranted and you have it pretty well under control. Did you find it was individuals or organized groups who were involved in this type of program?

• 1050

**Mr. Taylor:** I do not think there is any pattern like that. Certainly, I have had nothing brought to my attention which would indicate that it is the work of organized groups. No.

**Mr. Howe:** And your police or security organizations are integrated with the municipal police and the Mounted Police if necessary, are they?

**Mr. Taylor:** Absolutely. Completely and totally.

**Mr. Howe:** Somebody mentioned something about insurance. Has the pilferage had anything to do with the insurance costs in different ports?

**Mr. Taylor:** Not that has been brought to my attention, sir. It is always something we keep an interest in for exactly that concern, though.

**Mr. Howe:** There was one other question that came to my notice. Some of the importers were complaining around Christmas time last year that their shipments of goods from the East, from Taiwan, Hong Kong and so on were delayed and not delivered in time because of the competition they had with boats using our Canadian ports that ordinarily use American ports. Did you receive many complaints in that regard?

**Mr. Taylor:** Most assuredly we did. We were unable to determine that there was the degree of validity in the complaints that was alleged, and we believe we responded to it in very good fashion under very unusual circumstances.

## [Interprétation]

**M. Taylor:** La plupart des terrains forestiers de cette région, c'est-à-dire plusieurs centaines d'acres, ont été réservés par la province de la Colombie-Britannique à d'éventuels projets industriels, mais le port de Roberts Bank est strictement limité au transport du charbon des installations terminus de la côte ouest.

**M. Howe:** Si je ne me trompe, le problème des petits vols a toujours été un souci des autorités portuaires. Comment contrôlez-vous ce phénomène et parvenez-vous à le réduire? J'ai même entendu dire que l'on avait volé des conteneurs.

**M. Taylor:** On ne rapporte que ce qui va mal, on ne fait pas de publicité au sujet des 100,000 conteneurs qui sont arrivés intacts à destination. Parfois, bien sûr, des voleurs très ingénieux et très efficaces ont réussi à stabiliser un conteneur. Cependant, nous ne pensons pas que les vols constituent un problème essentiel dans aucun de nos ports. M. Beveridge, qui est avec nous ce matin, fait partie de notre force de Police et de Sécurité et, justement pour la raison que j'ai indiquée, je voulais qu'il soit au courant du travail de ce Comité. Nous considérons que notre force de Sécurité est très bien organisée et elle s'occupe essentiellement des vols. Nous essayons toujours de l'améliorer, mais il faut dire que nous n'avons vraiment pas beaucoup de plaintes actuellement.

**M. Howe:** Nous espérons que votre optimisme est justifié et que vous contrôlez bien la situation. Savez-vous si ces vols ont été effectués par des particuliers ou par des groupes organisés?

**M. Taylor:** Je ne pense pas. Autant que je sache, il ne s'agit pas de groupes organisés.

**M. Howe:** En cas de besoin, vos forces de police ou de sécurité passent sous le contrôle de la police municipale, de la gendarmerie, n'est-ce pas?

**M. Taylor:** C'est cela. Elles sont complètement intégrées.

**M. Howe:** On vient de soulever le problème d'assurance. Les petits vols font-ils monter le prix de l'assurance?

**M. Taylor:** Pas que je sache, monsieur, mais nous y voyons de près pour exactement cette raison.

**M. Howe:** Permettez-moi de vous poser une autre question. L'an dernier, quelques-uns des importateurs se plaignaient de délais de livraison des marchandises en provenance Taiwan, de Hong Kong et d'autres régions de l'Orient causés par l'encombrement de nos ports par des bateaux qui, normalement, sont déchargés dans les ports américains. Est-ce que vous avez reçu beaucoup de plaintes à ce sujet?

**M. Taylor:** Oui, beaucoup. Nous n'avons pas pu déterminer si telle était effectivement la raison de ces plaintes. Je crois que nous nous sommes très bien sortis de cette situation inhabituelle.



[Text]

**Mr. Howe:** How did you respond to it?

**Mr. Taylor:** In particular, the co-operation between the various segments of the transportation system in the Port of Vancouver was such that it amazed the local people themselves. The various parts of it—the terminal operator, the union, the trucking, the railroads, our own operations—as a port authority we do not physically operate any of the terminals in Vancouver, or a very small part of them. So it was largely because of informal co-operation that in the end analysis, our documentation shows, a great deal of cargo was moved. I think this is the only way it could be handled.

**Mr. Howe:** How many complaints did you get?

**Mr. Taylor:** Each day? Sometimes quite a few, and they were all followed up as well as we could. Our method of following them up was always to ask the particular individual about specific details—what ship? what shipment? what is the paper work? what is the number? when did it arrive and so on. This is the only way we could handle particular situations like that.

**Mr. Howe:** What percentage of the complaints were authentic?

**Mr. Taylor:** I would not want to put a figure on that, but we felt that perhaps more attention might have been paid to the good results we did get. There was dislocation, there were delays, there were problems; I would not try to deny that. But they were minimized, I think, by the results of our efforts. I do not think I could determine in any way what percentage were valid. However, in general they were not as valid as was alleged.

**Mr. Howe:** At these ports, was any preference given to ships carrying American or Canadian goods? Who decided which ships should be berthed on such and such a day? Was it as they approached the harbour?

**Mr. Taylor:** Largely this was the responsibility of the terminal operators. There was certainly every effort of preference in terms of what could be identified clearly as Canadian cargo, Canadian goods. It was often a very mixed cargo.

**The Chairman:** Mr. Bell.

**Mr. Bell:** Mr. Chairman, I have two questions about the little old port of Saint John. I would like to say that I agree with what Mr. Thomas said about the competitive nature of our eastern Canadian ports and how we hope that the appointments in the administration that will be made are as neutral as possible. I also should say that we are pleased that the Chairman has been able to come as often as he has to the Maritime ports. Even though we do not get everything we want, we are glad to see him.

• 1055

**Mr. Bell:** Can you just quickly tell me if the full grain storage facilities are being utilized in Saint John and Halifax, and anything else you want to say generally about the movement of grain. I included Halifax but Saint John is my particular interest.

**Mr. Taylor:** The fact, certainly under this heavy movement of grain, Mr. Bell, is that it was our efforts and the efforts of the Canadian Wheat Board to utilize every available bit of storage space we had every place; and in fact we are always being asked exactly that question: is there anything more we can do? To my knowledge the most efficient use of the storage space available in our ports

[Interpretation]

**M. Howe:** De quelle manière?

**M. Taylor:** La coopération entre les différents secteurs du réseau de transport du port de Vancouver était telle que même les gens de la région en étaient surpris. L'administration du port n'exploite qu'une toute petite partie des installations terminus et la collaboration entre les exploitants du terminus, le syndicat, les camions et les chemins de fer ont permis aux marchandises de ne pas rester au port. C'était la seule manière de procéder.

**M. Howe:** Combien de plaintes avez-vous reçues?

**M. Taylor:** Par jour? Parfois, il y en avait beaucoup et nous avons toujours essayé d'y donner suite en demandant des détails spécifiques: de quel bateau s'agit-il, de quelle cargaison, quelles sont les formalités, quel en est le numéro, quand le bateau est-il arrivé, et cetera. C'était la seule manière de nous sortir d'une telle situation.

**M. Howe:** Quel pourcentage de ces plaintes était justifié?

**M. Taylor:** Je ne voudrais pas vous citer un chiffre, mais nous pensions avoir mérité davantage de reconnaissance pour notre efficacité. Il y avait des blocages, des délais, des problèmes, je ne le nierai pas, mais ils ont été minimisés largement en raison des résultats de nos efforts. Je ne pense pas qu'il me serait possible de vous donner un pourcentage de plaintes justifiées. Généralement parlant, il y en avait beaucoup qui ne l'étaient pas tellement.

**M. Howe:** Est-ce que les bâtiments portant des marchandises américaines ou canadiennes étaient déchargés en priorité? Qui décidait du jour d'amarrage des bateaux? Est-ce que l'on en décidait au fur et à mesure qu'ils approchaient du port?

**M. Taylor:** Cette décision dépend en grande partie du terminus. On a très clairement essayé de donner la priorité aux chargements canadiens, mais souvent ils étaient mixtes.

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Bell:** Monsieur le président, je voudrais poser deux questions concernant le vieux port de Saint-Jean. Je suis d'accord avec ce qu'a dit M. Thomas sur le caractère concurrentiel de nos ports de l'Est et que nous espérons que le personnel de l'administration sera nommé d'une manière aussi neutre que possible. Je peux également vous dire combien nous sommes heureux que le président ait pu venir si souvent dans les ports de l'Est. Nous sommes toujours heureux de le voir, même si nous ne pouvons pas obtenir tout ce que nous désirons.

**M. Bell:** Est-ce que vous pouvez rapidement me dire si tous les silos de grain sont utilisées à Saint-Jean et Halifax? Que pensez-vous, par ailleurs, du transport des céréales? Je m'intéresse surtout à Saint-Jean, mais je pense également à Halifax.

**M. Taylor:** La Commission canadienne du blé et nous-mêmes avons certainement déployé tous nos efforts pour utiliser jusqu'à la dernière possibilité de stockage qui s'offre à nous et être à la hauteur de cette situation difficile. En fait, on nous demande tout le temps: est-ce que nous pouvons faire quelque chose d'autre? Je pense que nous avons exploité au maximum les possibilités de stockage

**[Texte]**

was made. As a matter of fact, in the later parts of the grain-movement period last fall and especially when the St. Lawrence Seaway was very full of ships, the Canadian Wheat Board sent us Frank T. Rowan, whom most of you know, one of their top officials who worked with us in our office for a period of two months on exactly that problem. I think we did everything possible to ensure that, and I believe we were successful.

**Mr. Bell:** I have heard it said that the elevator in Saint John was not used to the extent it could be, but if that has just been looked into, generally it suits me.

My other question is about the forest products and automobile sheds for Saint John. I do not wish to get into the over-all problem because it is under discussion, negotiation and the province is involved in it. But there is an item in the estimates for a forest products and automobile storage development for Saint John and I presume that this amount can be moved around in whatever way is desirable according to the new plans. In other words, the commitment stands for some sort of development for Saint John, and if it is not taken up in the specific way that is planned now it would be used somewhere else. We like to see this money; we like to see much more; we do not want to lose it. I just want to be assured that something will be done and if this amount is not taken up right now, it will still stand there. What is the procedure on that? I am asking for your general thoughts about this, and specifically, as a matter of departmental policy, does this estimate stand for a couple of years?

**Mr. Taylor:** The estimates that Parliament would be approving and that we are asking for your consideration on here today are for the fiscal year which is indicated here. There is no necessary provision that these would be carried over. That does not mean that we do not do so on our own accounting and bring them back up if we have a valid reason why they have not been handled that year. To be doubly sure that this is not forgotten, I would like to comment that I am delighted to have Mr. Cornblat, the Assistant Deputy Minister of Finance for the ministry here and he gives us a double check to make sure nothing like that happens.

On the question related to the forest products and automobile terminal, I believe you will find the terminology used in this request for this vote sufficiently broad because it indicates that even some interim facilities may be required. I believe the intention here was that we would be sufficiently flexible to fit our own program into whatever did develop from of the various interests that are in that now, and you are very familiar with that. We will certainly try to respond to that.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** You are next, Mr. McCleave.

**Mr. Allmand:** . . . if I ask some questions which have already been asked, please let me know and I will not take up the time of the Committee. I thought we were doing the St. Lawrence Seaway this morning and I did not come prepared at the beginning.

Mr. Taylor, could you give me the breakdown for the port in the City of Montreal for general cargo as opposed to total cargo tonnage. I notice that Montreal decreased in total tonnage by 5.2 per cent. Of the amount that you have stipulated on the press release, could you tell me what percentage of that is general and what is bulk?

**[Interprétation]**

dans nos ports. Vers la fin de la saison, surtout lorsque le Saint-Laurent était plein de bateaux, la Commission canadienne du blé nous a envoyé un de ses directeurs, M. Frank T. Rowan que vous connaissez, qui a travaillé pendant deux mois sur ce problème chez nous. Je pense que nous avons fait de notre mieux et avec succès.

**M. Bell:** J'ai entendu dire que le silo de Saint-Jean n'a pas été utilisé au maximum, mais peut-être n'est-ce qu'une opinion superficielle.

Ma deuxième question concerne le bois et les tôles d'automobile à destination de Saint-Jean. Je sais que ce problème fait actuellement l'objet de discussions et de négociations avec la province et je ne voudrais pas discuter du problème dans sa totalité. Je vois un poste budgétaire d'entreposage des produits automobiles et forestiers à Saint-Jean. J'imagine qu'il sera possible d'adapter ces crédits aux nouveaux projets. Autrement dit, j'imagine que ce crédit signifie qu'on s'engage à réaliser des projets à Saint-Jean, ou ailleurs si on ne sait pas ce qui est prévu actuellement. Nous espérons obtenir cet argent et, plus encore, nous ne voulons pas le perdre. Je voudrais être sûr que ce crédit reste valable, même s'il n'était pas dépensé tout de suite. Comment procède-t-on généralement dans ces cas? Quelle est votre opinion à ce sujet et quelle est la politique de votre ministère dans ce cas? Est-ce que les prévisions sont valables pour plusieurs années?

**M. Taylor:** Les prévisions que nous étudions aujourd'hui et que le Parlement doit approuver, concernent l'année fiscale indiquée dans ce volume. Le rapport à une année ultérieure n'est pas obligatoire. Cela n'exclut que nous le fassions nous-mêmes si nous avons des raisons valables pour ne pas avoir épuisé le crédit l'année précédente. Pour vous donner une assurance supplémentaire, je demanderais au sous-ministre adjoint des Finances, M. Cornblat, que je suis très heureux de voir parmi nous, de le vérifier.

Je pense que la justification du crédit pour la construction d'un terminus secondaire pour les produits automobiles et forestiers est assez large. On parle de la nécessité éventuelle de construire des installations provisoires. On a voulu laisser au crédit certaines possibilités d'adaptation à l'évolution des différents projets que vous connaissez très bien. Nous essaierons certainement d'y répondre.

**Le président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Votre tour vient après M. Allmand, monsieur McCleave.

**M. Allmand:** . . . faites-moi signe si je répète des questions, car je ne voudrais pas gaspiller le temps de ce Comité. Je pensais que cette séance serait consacrée à l'étude des prévisions pour l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, je suis donc arrivé sans préparation ce matin.

Monsieur Taylor, j'ai remarqué que le tonnage total du port de Montréal a diminué de 5.2 p. 100. J'aimerais savoir comment est composé le tonnage, quel est le pourcentage du chargement non-containérisé? Comment se décompose le chiffre que vous donnez dans votre communiqué de



[Text]

**Mr. Taylor:** I believe I asked, Mr. Allmand, in sending you an advance copy of this press release, that it be for the information of the Committee.

• 1100

Obviously it is dated March 17; and I have answered Mr. Portelance roughly the same way, that that kind of information is not available to us yet. It will be available as we finish our statistical review.

But this is really ball-park information and I had asked that it be really for your own personal information. It did not seem fair for me to come here today and then the National Harbours Board issue a press release tomorrow morning; I am sure none of you would appreciate that. This was ready for concurrent release and I merely brought it for your general information.

**Mr. Allmand:** I see. I am sorry then. I do not know whether it is in order to ask if you have the breakdown of vessels using the port of Montreal. You have the total number of vessels using National Harbours Board facilities but no breakdown as you have with tonnage.

**Mr. Taylor:** No, we do not have that as yet, sir.

**Mr. Allmand:** I see.

May I ask you then what is the status of the land-use studies for the port of Montreal? Last year and the year before, we had asked questions and had certain answers on proposals for a better land use in the port of Montreal. Could you give us any idea if these plans are proceeding or whether there are any programs to implement them?

I notice that in the estimates under "Capital Projects", there are sums of money stipulated for sections of wharves and berths and so on; also alterations to transit sheds. Could you reply in a general way, please?

**Mr. Taylor:** If you are asking me, and I think it is a very valid question, whether there is some more over-all consideration being given to the requirements of the port of Montreal in terms of its existing facilities and its potential and its requirements for land use, then yes; and this is the very first item of responsibility that we have asked the local port authority, Jean-Marie Chabot, to look at. If there is one thing that any local port authority can be terribly valuable in, it has to be that general area. I would not want to comment on where they are in that. They are having a meeting, I know, on Monday next, and I expect to try to be there myself. So, I know this is one of their major considerations and it is a valid one that they should be interested in.

**Mr. Allmand:** Very good.

The next question relates to the program for the implementation of terminal operations and I notice that in the estimates, there is an item which says:

Alterations to transit sheds to permit terminal operations, Montreal

Again, last year, I asked certain questions with respect to the program of implementing terminal operations. At that time, the answer was that the National Harbours Board was proceeding with it slowly but that they had not received agreement from all the interests concerned. Could you tell me what the status is on that? I might also point out, as you will remember, that there was difficulty

[Interpretation]

presse? Quelle place y occupent les marchandises en vrac par rapport aux autres?

**M. Taylor:** Je vous ai fait parvenir ce communiqué de presse, monsieur Allmand, en vous demandant de le transmettre aux membres de ce Comité.

Vous voyez que le communiqué ne porte que la date du 17 mars; j'avais répondu à M. Portelance que ces informations ne pouvaient pas encore être fournies, qu'elles seraient disponibles lorsque nous aurions terminé notre étude statistique.

Je vous ai demandé de garder ces chiffres pour vous mêmes. Je vous les ai fait parvenir pour votre information personnelle. Il n'est pas très agréable pour moi de venir ici aujourd'hui et de produire demain matin un communiqué de presse du Conseil des Ports nationaux. Je suis sûr que vous comprenez. Je vous ai apporté ces informations pour le profit de votre étude, car au fond, elles ne doivent pas être connues avant leur publication par le Conseil des Ports.

**M. Allmand:** Je comprends et je m'excuse. Est-ce que je peux vous demander combien de bateaux viennent dans le port de Montréal? Vous indiquez le nombre total de bâtiments venant dans nos ports, mais il n'y a pas les détails pour le tonnage, par exemple.

**M. Taylor:** Cette liste n'a pas encore été faite, monsieur.

**M. Allmand:** Je vois.

Pouvez-vous me dire alors où en sont les études sur les installations à terre dans le port de Montréal? L'année dernière et l'année précédente, nous avions posé des questions à ce sujet et on nous avait parlé de propositions visant l'utilisation des terres. Est-ce qu'on a pris des mesures pour donner suite à ces propositions?

Je vois qu'au poste des travaux d'équipement, plusieurs crédits sont prévus pour la construction de quais, de postes à quai et pour le déplacement des installations d'entreposage. Pouvez-vous me fournir une explication à ce sujet?

**M. Taylor:** Je pense que vous voulez savoir si nous songeons à rationaliser et à élargir les installations portuaires de Montréal. C'est une question très valable à laquelle je peux répondre par un oui. C'est la première chose que nous avons demandé à la personne responsable, M. Jean-Marie Chabot, d'étudier. S'il y a une chose pour laquelle l'administration locale est importante, c'est bien ce domaine-là. Je ne voudrais pas vous dire où on en est exactement. Je sais qu'il y a une réunion lundi prochain à laquelle j'essayerai d'assister. Je sais que cette question préoccupe les intéressés en priorité et ceci pour des raisons très valables.

**M. Allmand:** Très bien.

La prochaine question concerne le nouveau programme d'exploitation des terminus et je vois qu'il y a un crédit dans les prévisions pour:

Transformation des hangars en terminus, Montréal  
L'année dernière, déjà, j'ai posé quelques questions à ce sujet. Vous m'avez répondu alors que le Conseil des Ports nationaux avançait lentement, mais qu'il n'avait pas reçu l'approbation de toutes les parties. De qui relèvent ces travaux? Vous vous rappelez certainement les difficultés lors de la construction de portes d'aval et autres travaux qui ont été faits dans le port de Montréal.

[Texte]

with respect to tail-gating and other similar matters in the port of Montreal.

**Mr. Taylor:** I do not want to be repetitive but the implementation of strict terminal operations in any port is a very complex matter that affects the lives of a good many working people and it is not the objective of the National Harbours Board, or I believe of any arm of the federal government, to unnecessarily effect the working lives of people who have been working as public servants, no matter in what particular relationship.

This among other things, since it shifts the pattern of transportation inside a facility, requires a great deal of consultation and I will not say that we have arrived at completely adequate understanding and programs which will meet the objectives of, perhaps, the increased facility which will develop from terminal operations and minimize any dislocation thoughts; we have not ended up at that. But we have made a great deal of progress in the last year. We have had excellent co-operation from the Department of Labour people, from the longshoremen's organization, the Montreal employers' association, ourselves, the railroads and so on. There are many facets to this and we have no complaints with the co-operation we are getting on it, but it is not finalized yet.

**Mr. Allmand:** Did these matters enter into the recent negotiations between the employer associations and the longshoremen's union, and the settlement that was arrived at?

• 1105

**Mr. Taylor:** I could not answer that because I have not seen the terms of the settlement yet. Of course, we have a very serious interest in the recent negotiations but we are not party to them in a direct sense. I could not really answer that.

**Mr. Allmand:** Could you state what aspects of terminal operations this item in the Estimates relates to? In dealing with the transit sheds in Montreal it says, "to permit terminal operations".

**Mr. Taylor:** Right.

**Mr. Allmand:** Is that in particular sheds or ...

**Mr. Taylor:** Yes. I will ask Mr. Ellam to give you some indication of the particular nature of it, perhaps, but in general it relates to the fact that with more specific terminal operations as an objective these alterations and these changes would in effect be required, no matter what level of terminal operations we arrived at, so they are a requirement anyway.

**Mr. Ellman:** What is required is that you have to cut into the shed to provide a loading ramp for trucks, basically.

**Mr. Allmand:** I see.

**Mr. Ellam:** This is what most of the money is involved in.

**Mr. Allmand:** I see.

**Mr. Ellam:** All right?

**Mr. Allmand:** Yes. That is all. Thank you very much, Mr. Chairman.

[Interprétation]

**M. Taylor:** Je m'excuse de me répéter, mais l'exploitation d'un terminus est très compliquée dans tous les ports. Le gagne-pain de beaucoup de gens est en jeu et le Conseil des Ports nationaux, non plus que n'importe quel organisme fédéral ne voudrait mettre en péril inutilement la situation des personnes qui ont travaillé comme fonctionnaires à quelque titre que ce soit.

Ces transformations impliquent le transfert des activités de transport à l'intérieur de ces installations et nécessitent beaucoup de consultations. Je ne peux pas dire que notre solution soit parfaite et qu'elle satisfasse les besoins plus grands résultant des nouveaux terminus, ni que toutes les craintes de mises à pied soient dissipées. Nous n'y sommes pas encore arrivés; mais nous avons fait beaucoup de progrès l'année dernière. Le ministère du Travail, l'organisation des débardeurs, l'Association des employeurs à Montréal, comme les chemins de fer, nous ont beaucoup aidés. Nous ne pouvons pas nous plaindre de leur coopération, mais il s'agit d'un problème très nuancé dont nous n'avons pas encore fini.

**M. Allmand:** Est-ce que les négociations qui ont eu lieu récemment entre les associations patronales et le syndicat des débardeurs ont également porté sur ce sujet?

**M. Taylor:** Je ne sais pas, car je n'ai pas encore pris connaissance des termes de l'accord. Évidemment, nous avons très sérieusement suivi ces négociations, mais nous n'y avons pas directement participé. Je ne peux pas vous répondre.

**M. Allmand:** Quels éléments du terminus sont compris dans ce crédit? Pour expliquer les transformations à apporter au hangar de Montréal il est dit: «transformation des hangars en terminus».

**M. Taylor:** C'est juste.

**M. Allmand:** Est-ce qu'il s'agit de hangars spécifiques ...

**M. Taylor:** Oui. M. Ellam pourrait peut-être vous donner des explications plus précises, mais généralement parlant, ce crédit se justifie par le désir d'orienter de façon plus précise l'activité des terminus, quelle que soit son ampleur. De toute façon, ces transformations sont devenues nécessaires.

**M. Ellam:** Il s'agit surtout de pratiquer une ouverture dans ces hangars pour avoir une rampe de chargement des camions.

**M. Allmand:** Je vois.

**M. Ellam:** Le crédit sera surtout consacré à cette transformation.

**M. Allmand:** Je vois.

**M. Ellam:** C'est tout.

**M. Allmand:** Oui, c'est tout. Merci beaucoup, monsieur le président.



[Text]

The Chairman: Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** Thank you, Mr. Chairman. I have two areas of questioning, both of which will be brief. I would first like an explanation of the item on the extension of berthing facilities at Halifax. Is that on the container end or is that another end of the Halifax longshore operation?

**Mr. Taylor:** Again I could answer that but I would prefer that Mr. Ellman give you a more specific answer.

**Mr. Ellam:** What specific item is it?

**Mr. McCleave:** The specific item I asked about was the item of \$85,000 for the extension of berthing facilities out of a proposed program, as I understand it, of \$8,085,000.

**Mr. Ellam:** Present indications are that there is a growing use of Halifax harbour and of course we are faced with the problem of determining where, if we have to increase our facilities, we should move. The object of the \$85,000 is to conduct a study which will tell us whether we should move to Bedford Basin or phase out some of our existing facilities to provide the type of facilities we need which, as you well know, may be container or may be open storage.

**Mr. McCleave:** So the option is still open on whether it is to be container or not and whether, for example, it might even move to Navy Island on the Dartmouth side of Bedford Basin. I see a nod from another official.

**Mr. Ellam:** Right.

**Mr. McCleave:** My second question arises out of a question I have on the Order Paper about the payment of grants by the National Harbours Board in lieu of taxes. The pattern in Halifax seemed rather unusual to me from what I learned from City Hall. Some of these payments came in so very late in the year that the municipality, with the high interest rates today, took a fair beating on it and I wondered what general program or policy there is about the payment of these grants. Do you try to get them out early to all the municipalities in the municipal year, or what?

**Mr. Taylor:** In general, Mr. McCleave, the problem of the payment of grants in lieu of taxes is a very critical one with the National Harbours Board. The provision of these funds out of our operating revenues, and not by way of appropriation from the Government of Canada funds, requires that we have the funds available to begin with, and there are certain times of the year when . . .

**Mr. McCleave:** What the cities get is what you have.

**Mr. Taylor:** No, not necessarily. There are certain times of the year when, because of certain of our investments coming due, we are able to pay these more appropriately than others. That is one part of the answer to the question. The second part is that they have to be approved by the Municipal Grants Division of the Department of Finance, and we pay on their recommendation. This sometimes occasions a delay, but it is not our intention or desire to delay it unnecessarily. The payment of grants in lieu of taxes in Halifax is a very critical problem with the amount that that amounts to now. It amounts to something approaching 50 per cent of the total revenues taken in by the port.

[Interpretation]

Le président: Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Merci, monsieur le président. Je n'ai que deux brèves questions à poser. Pouvez-vous me donner des explications au sujet de l'extension des installations du port de Halifax? Est-ce qu'il s'agit de quais pour containers ou d'aires d'entreposage?

**M. Taylor:** M. Ellam pourra vous donner une réponse plus détaillée que je ne pourrais le faire.

**M. Ellam:** De quel poste s'agit-il?

**M. McCleave:** Je songe au crédit de \$85,000 pour l'extension des installations portuaires faisant partie d'un coût total estimé à \$8,085,000.

**M. Ellam:** Actuellement, nous assistons à une expansion de l'activité du port de Halifax et il s'agit de savoir où construire les installations supplémentaires nécessaires. Le crédit de \$85,000 est prévu pour une étude qui déterminera si nous devons déménager au bassin de Bedford ou s'il nous faudra démolir quelques-unes des installations existantes pour pouvoir stocker les containers ou disposer de suffisamment d'entreposage ouvert.

**M. McCleave:** La question des containers n'a donc pas encore été résolue. Il se pourrait alors que l'on déménage sur Navy Island, soit le côté de Dartmouth du bassin de Bedford. Je vois qu'un des témoins me fait signe que oui.

**M. Ellam:** C'est juste.

**M. McCleave:** Ma deuxième question résulte d'une question que j'ai inscrite au Feuilleton concernant le versement de subventions au lieu de taxes par le Conseil des ports nationaux. Selon ce qu'on m'a dit au conseil municipal, ce système est inhabituel pour Halifax. Ces paiements ont parfois été faits si tard que la municipalité a perdu beaucoup d'intérêt; vous connaissez l'importance des taux d'intérêt actuels. Comment faites-vous généralement pour verser ces subventions? Est-ce que vous essayez de les octroyer aux municipalités au début de leur année financière?

**M. Taylor:** Le remplacement des taxes par des subventions constitue un problème épineux pour le Conseil des ports nationaux. Nous devons libérer ces fonds de nos propres crédits de fonctionnement; comme c'est un crédit qui est directement attribué par le gouvernement du Canada, il faut d'abord que nous trouvions ces fonds, et à certaines époques de l'année . . .

**M. McCleave:** Ceux qu'obtiennent les villes dépendent donc de ce que vous avez.

**M. Taylor:** Non, pas nécessairement. A certaines époques de l'année, il nous est plus facile de faire ces paiements qu'à d'autres, car le remboursement de certains de nos investissements est redevable. Voilà pour un aspect de votre question. L'autre, c'est qu'il nous faut l'approbation de la division des subventions aux municipaux du ministère des Finances. Nous effectuons le versement sur sa recommandation. Cela donne parfois lieu à des retards, mais c'est involontaire. Vu le montant élevé de ces paiements, le remplacement des taxes par des subventions est un problème très difficile. Je pense qu'elles sont de l'ordre de 50 p. 100 des revenus du port.

[Texte]

**Mr. McCleave:** Then I take it there might be a payment at a different time to a different port, depending on the flow of cash into the National Harbours Board coffers from that port operation. Am I correct that one municipality could get its grant months ahead of another municipality?

• 1110

**Mr. Taylor:** A port in which the payment for grants in lieu of taxes is starting to approximate 40 to 50 per cent of the total revenues must be perhaps a little bit patient and wait for us to get our revenues. Obviously there is a relationship between total dollars and available dollars.

**Mr. McCleave:** Could I ask finally when it is expected that an answer would be given to my question? I know it involves several ports but it should be of interest.

**Mr. Taylor:** I think we do have to rely, Mr. McCleave, largely on the services of the municipal grants division, too. This is our first requirement and our first authority to pay. I am not trying to put any responsibility for the actual cheque-making on them, but we do use that organization as the service facility to approve the grant payment. I am not really sure that we can do too much more to ask them to improve it quickly.

**Mr. McCleave:** I was going to suggest if I may, Mr. Chairman, because of the need of municipalities—every area of government I know needs money, but that is one of their problems too—although I realize that you make two payments now, perhaps you could consider making even three or four to give a little bit more help to the municipalities. That is my suggestion. I hope it might be considered.

**Mr. Taylor:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Very briefly, Mr. Chairman, Mr. Taylor, is there a user charge for the container cranes that the National Harbours Board have at various locations?

**Mr. Taylor:** Our policy largely is to have the operator himself provide the above-ground container crane facilities. This avoids exactly that situation.

**Mr. Skoberg:** I understand there were some improvements made at the Saint John, New Brunswick, port. I think the CPR now are using that port for automobiles or maybe the CN—I am not certain now just how that is involved—more than Halifax. Was there any public investment in so far as your department is concerned, in the port at Saint John?

**Mr. Taylor:** Yes. Our investment in terms of preparation of the site ran to about \$800,000, as just a quick figure. I believe I am right on that.

**Mr. Skoberg:** And that is mainly used by Canadian Pacific right now?

**Mr. Taylor:** That particular area is the only container handling site in the port of Saint John and is under lease from us to Canadian Pacific; at least it is called Brunterm Limited which is an organization of Canadian Pacific. Yes, sir.

[Interprétation]

**M. McCleave:** Les paiements n'ont donc pas lieu en même temps pour tous les ports, dépendant de l'encaisse que tire le Conseil de l'exploitation des différents ports. Est-ce qu'il serait possible qu'une municipalité obtienne ses subventions quelques mois plus tôt qu'une autre?

**M. Taylor:** Il faut être un peu plus patient à l'égard d'un port pour lequel on verse des subventions au lieu de taxes de l'ordre de 40 à 50 p. 100 de la totalité des recettes. Il n'y a pas de doute qu'il y a une relation entre le montant total et les fonds disponibles.

**M. McCleave:** Puis-je demander quand on pourra donner une réponse à ma question? Je sais qu'il y a plusieurs ports impliqués, mais le sujet est intéressant.

**M. Taylor:** Je crois que nous devons aussi compter dans une large mesure, M. McCleave, avec la division des subventions aux municipalités. C'est un stade essentiel du processus de paiement. Je ne renvoie pas la balle à ce service, en ce qui concerne l'envoi du chèque lui-même, mais nous comptons sur lui pour approuver le paiement. Je ne pense pas que nous puissions l'inciter davantage à améliorer cette situation.

**M. McCleave:** Me permettez-vous de préconiser, monsieur le président, vu les besoins des municipalités—je reconnais que chaque secteur du gouvernement a besoin d'argent c'est un problème pour tout le monde que l'on étudie la possibilité de faire trois ou quatre versements. Je sais que vous en faites déjà deux. C'est une proposition, qui je l'espère sera examinée.

**M. Taylor:** Merci.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Très brièvement, monsieur le président, monsieur Taylor, y a-t-il des frais pour les grues qui manipulent les conteneurs et dont dispose le conseil des Ports nationaux à différents endroits?

**M. Taylor:** En général, notre politique c'est de laisser l'exploitant fournir lui-même les installations de surface comme les grues qui manipulent les conteneurs. On évite ainsi cette situation.

**M. Skoberg:** J'ai cru comprendre que des améliorations avaient été apportées au port de St-Jean Nouveau-Brunswick. Je pense qu'à l'heure actuelle le CP utilise ce port pour le transport des automobiles, il s'agit peut-être du CN, je n'en suis pas sûr, utilise ce port donc sur une plus grande échelle qu'à Halifax. Y a-t-il eu des investissements de fonds publics au port de St-Jean en ce qui vous concerne?

**M. Taylor:** Oui. Nous avons investi environ 800,000 dollars pour préparer l'emplacement.

**M. Skoberg:** Et c'est principalement le CP qui l'utilise à l'heure actuelle?

**M. Taylor:** C'est la seule installation pour les conteneurs dans le port de St-Jean. Nous l'avons loué au CP plus précisément à une organisation nommée la Brunterm Limited qui est une filiale du CP.



[Text]

**Mr. Skoberg:** I would like to go back for a moment to the Vancouver area. Would you consider that the present facilities at Roberts Bank are sufficient now for storage of coal? Have you had any direct complaints about lack of facilities there up to this time?

**Mr. Taylor:** The major information on which I would rely to answer that question would be whether or not the current operators, Westshore Terminal Ltd, seem satisfied with the storage area and the handling facilities. Until now we have had no requests from them for any immediate or every short-term development of added storage space. So I presume that they are satisfied with the existing space in the lease they have at this moment.

**Mr. Skoberg:** Going back to the grain storage facilities on the West Coast, are you in a position, and you may have answered this previously, I did not get it quite clear in my mind, to provide funds in the budget for the building of additional storage facilities?

**Mr. Taylor:** We have not done so.

**Mr. Skoberg:** Would this come under your domain, if you so desire, to put this in a budget to build additional storage facilities for grain?

**Mr. Taylor:** I think we would require at least assurance from the Canadian Wheat Board that such facilities would be used, and second, that there would probably be an operator available to lease them from us at reasonably competitive business rates. To this point we have not had any serious approaches that would meet those criteria.

**Mr. Skoberg:** The present grain storage facility at Vancouver which is federally owned is not being used. I understand it has a 4 to 5 million bushel capacity. You would have no responsibility to suggest that facility be used if you considered that the need was there?

• 1115

**Mr. Taylor:** I believe you are talking about elevator number 2. Elevator number 2 is a particular situation and our understanding is that the cost of rehabilitating, particularly for dust control protection, would far exceed the value that it could be put to for storage and handling of grain. There is some interest in it though in its use for other purposes. However, its requirement for use as a grain elevator would necessitate expenditures of funds that we have not found anyone would be prepared to accept as an obligation in leasing or using it, since we do not particularly operate the elevators ourselves.

**Mr. Skoberg:** Do you have a representative from your department on the Grains Council?

**Mr. Taylor:** Not specifically from the National Harbours Board but I know there is a very close relationship with the whole Ministry of Transport infrastructure and in no way would I indicate that we are far from that at all.

**Mr. Skoberg:** Mr. Taylor, I see in 27-80: Replace grain cleaners at the Port of Churchill and construct fire safety walls.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** J'aimerais revenir pour un instant à la région de Vancouver. Est-ce que vous considérez que les installations actuelles à Roberts Bank suffisent à l'entreposage du charbon? Avez-vous reçu des plaintes au sujet d'un manque d'installations?

**M. Taylor:** Si j'ai bien compris votre question, vous voulez savoir si, d'après nos renseignements, les exploitants actuels, Westshore Terminals Ltd, sont satisfaits de l'entreposage et des installations. Ils ne nous ont pas encore demandé de leur fournir pour l'immédiat des espaces d'entreposage supplémentaires. Je suppose donc qu'ils sont satisfaits du bail qu'ils ont à l'heure actuelle.

**M. Skoberg:** Pour en revenir aux installations d'entreposage des céréales, sur la côte ouest, êtes-vous en mesure—peut-être avez-vous déjà répondu à cette question précédemment, je ne sais trop—d'affecter des fonds dans le cadre du présent budget pour construire des installations d'entreposage supplémentaires?

**M. Taylor:** Nous n'en avons pas parlé.

**M. Skoberg:** Est-ce qu'il est de votre ressort de prévoir des fonds dans le cadre du budget pour construire des installations supplémentaires d'entreposage de céréales?

**M. Taylor:** Je crois qu'il nous faudrait obtenir tout au moins l'approbation de la Commission canadienne du blé, qui doit certifier si de telles installations seront utilisées; en deuxième lieu, il nous faudrait nous assurer de pouvoir louer ces installations à un taux concurrentiel. Jusqu'ici, on ne nous a pas fait d'offre en ce sens.

**M. Skoberg:** Les installations actuelles d'entreposage à Vancouver, qui appartiennent au gouvernement fédéral ne sont pas utilisées. Je crois comprendre que la capacité est de 4 ou 5 millions de boisseaux. Ne pensez-vous pas qu'il vous incomberait de préconiser l'utilisation de ces installations au cas où l'on vous signalerait de nouveaux besoins?

**M. Taylor:** Je crois que vous parlez de l'élévateur numéro 2. L'élévateur numéro 2 se trouve dans une situation tout à fait particulière et nous comprenons que le coût de la réadaptation de cet élévateur, particulièrement en ce qui concerne la protection, le contrôle des poussières, serait beaucoup plus élevé qu'il en vaudrait la peine au point de vue de l'entreposage et la manutention des céréales. Cependant, on pourrait envisager de l'utiliser à d'autres fins; si on veut l'utiliser comme élévateur de céréales, il faudra y englober des montants qui nécessiteraient une location que personne n'est prêt à payer, et ce n'est pas précisément notre rôle d'exploiter les élévateurs.

**M. Skoberg:** Y a-t-il un représentant de votre ministère auprès du Conseil canadien des céréales?

**M. Taylor:** Pas un représentant qui viendrait du Conseil national des ports, mais il y a des rapports étroits établis avec l'infrastructure du ministère des Transports; je ne voudrais aucunement prétendre que nous sommes éloignés de cette situation.

**M. Skoberg:** Je vois qu'il est indiqué à la page 2781: «remplacement de machines à nettoyer le grain et construction de murs ignifuges au port de Churchill».

[Texte]

**Mr. Taylor:** Right.

**Mr. Skoberg:** Does the National Harbours Board contribute grain cleaners in those facilities that they have some responsibility for?

**Mr. Taylor:** Contribute to what?

**Mr. Skoberg:** Do you install grain cleaners in these elevators?

**Mr. Ellam:** Churchill is the only port where we do clean grain.

**Mr. Taylor:** It is the only facility where we have that responsibility and it is obviously a responsibility we have to maintain. But in other ports we do not get involved.

**Mr. Skoberg:** A suggestion I would like to leave you with is that possibly at the port of Moose Jaw you could put a grain cleaner in the government elevator and assist in the over-all movement of grain.

**Mr. Taylor:** No one has talked to us about assuming over-all responsibility for the port of Moose Jaw, but we would be glad to discuss it with anyone.

**The Chairman:** Shall we vote 95?

**Mr. Allmand:** I have one short question I forgot to ask with respect to winter traffic in Montreal. It is a statistical question as well. Do you have any statistics or over-all idea whether or not the winter traffic has increased this winter in Montreal as opposed to the previous winter?

**Mr. Taylor:** Yes, I understand, and this is just a general figure from Mr. Beaudet, that it has increased and he seemed pleased with the result. Now that is about all I would have at this point in time.

**Mr. Allmand:** Will the statistics that you refer to that will be coming out have a lot of statistics of the kind I asked earlier with respect to general cargo, bulk cargo and winter traffic? I would like to ascertain, over the years, the number of ships coming into Montreal over the winter compared with the earlier days.

**Mr. Taylor:** We publish annually a very complete statistical record. I am not sure of the degree to which it might be modified or improved by reference to some of your questions, but we will certainly take it into account. I have the Statistician here. I cannot answer that question exactly but we will certainly try to respond.

**Mr. Allmand:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** When do you expect the report to be out?

**Mr. Taylor:** We are just in the final stages of putting together our financial information, which is of course the key to the whole thing and, nominally, it is within a month or two. I could not put a date on it exactly but it is in that general area.

**Mr. Portelance:** This will probably answer a lot of our questions.

[Interprétation]

**M. Taylor:** C'est exact.

**M. Skoberg:** Est-ce que le Conseil des ports nationaux contribue à la bonne marche des machines à nettoyer le grain dans ces installations pour lesquelles il assume une certaine responsabilité?

**M. Taylor:** Contribue à quoi?

**M. Skoberg:** Est-ce que vous installez des machines à nettoyer le grain dans ces élévateurs?

**M. Ellam:** Il n'y a qu'à Churchill où l'on nettoie le grain.

**M. Taylor:** C'est le seul endroit où nous assumons cette responsabilité, et il est évident qu'il nous faut continuer. Dans les autres ports, nous n'avons pas à le faire.

**M. Skoberg:** J'ai une recommandation à vous faire, et c'est que vous pourriez songer à installer une machine à nettoyer le grain au port de Moose Jaw, dans l'élévateur fédéral qui se trouve là, et contribuer au mouvement d'ensemble des céréales.

**M. Taylor:** Personne ne nous a demandé d'assumer la responsabilité totale du port de Moose Jaw, mais nous sommes prêts à étudier la question avec tout intérêt.

**Le président:** Allons-nous adopter le crédit 95?

**M. Allmand:** J'ai une brève question que j'ai oubliée plus tôt en ce qui concerne le trafic d'hiver à Montréal; il s'agit d'une question concernant les données statistiques. Est-ce que vous avez les chiffres ou une idée d'ensemble tout au moins concernant la question de savoir si oui ou non le trafic a augmenté l'hiver dernier à Montréal comparativement à l'hiver précédent.

**M. Taylor:** C'est ce que je crois comprendre; nous avons un chiffre d'ordre général ici, qui nous est fourni par M. Beaudet. Il y a eu augmentation et il semble être heureux du résultat. C'est tout ce que j'ai à ce sujet pour l'instant.

**M. Allmand:** Est-ce que les chiffres dont vous parlez seront ceux que j'ai demandés plus tôt, est-ce qu'ils auront trait aux cargaisons générales, aux cargaisons en vrac et au trafic d'hiver? J'aimerais savoir, pour une période donnée, quel est le nombre de navires qui entrent à Montréal l'hiver comparativement aux époques précédentes.

**M. Taylor:** Nous publions tous les ans un tableau statistique très complet. Je ne sais pas jusqu'à quel point il pourrait être modifié ou amélioré en tenant compte de vos questions, mais nous retiendrons certainement votre idée. Il y a un statisticien qui m'accompagne ici. Je ne puis répondre parfaitement à la question, mais nous essaierons très certainement.

**M. Allmand:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Quand espérez-vous publier ce rapport?

**M. Taylor:** Nous en sommes à la dernière étape, c'est-à-dire que nous groupons les renseignements financiers qui naturellement constituent la clé de toute affaire, et normalement ce sera dans un mois ou deux. Je ne peux fixer de date.

**M. Portelance:** Ceci répondra probablement à beaucoup de nos questions.



[Text]

**Mr. Taylor:** That is right.

**Mr. Portelance:** Regarding Montreal, again, one of the complains apparently is the fact that we have leases on a yearly basis. What do they do in other ports?

**Mr. Taylor:** It varies. There are differences, yes.

**Mr. Portelance:** Why is it? Is that not working against Montreal? Why would a company in Montreal have to lease for a year when they only need the shed or whatever it is for a month or a month and a half and in other places they can rent it only for the time that they need it. Would this not increase the cost?

**Mr. Taylor:** I would not want to say it increased the over-all cost of the shipping line involved, but it would strike me that if it is possible for the federal government through the National Harbours Board to lease one of its facilities for a year instead of a month it increases our revenue, and that has to be one of my objectives.

**Mr. Portelance:** Yes, it might on one side but, on the other hand, if we are refusing customers where we could make more money in twelve months instead of two months. These things will have to be figured out at the same time. We may gain from one side but if we lose through a customer not coming to Montreal it might be a higher cost.

• 1120

**Mr. Taylor:** Yes, I appreciate that point.

**Mr. Portelance:** This is something that should be looked into. I do not know if it is one of the new council's worries.

**Mr. Taylor:** Yes, they are looking into it.

**Mr. Portelance:** In Montreal we have a service of trains run by the harbour commission.

**Mr. Taylor:** I am sorry. Run by the Port of Montreal?

**Mr. Portelance:** By the Port of Montreal. Again, another port, say in Halifax or Quebec or St. John, is on the CN and CP. Is the cost of operating this line in Montreal too high, or do we gain anything from it, or should that be left to the other two companies?

**Mr. Taylor:** This is, of course, an operating policy that has been discussed and perhaps argued at great length with respect to the Port of Montreal. I do not hold myself out to be any expert on it. Since Mr. Beaudet has been a member of the Board, he and I have gone over the pros and cons of this in quite some detail. I personally am becoming satisfied that there is a very good rationale for his position with respect to operating the railroad in the Port of Montreal under the Port responsibility. I would not want to say that it would apply to every port, but the peculiarities that are there and the efficiency which I believe he can demonstrate he gets from it does *prima facie* indicate that it is a proper way to do it.

**Mr. Portelance:** And it is not increasing too much, again comparing to other figures?

[Interpretation]

**M. Taylor:** C'est exact.

**M. Portelance:** En ce qui concerne Montréal, je répéterais qu'on se plaint du fait que nous avons là des baux qui se font sur une base annuelle. Que se passe-t-il dans les autres ports?

**M. Taylor:** Cela varie; il y a des différences.

**M. Portelance:** Pourquoi? Est-ce que cette situation n'est pas préjudiciable à Montréal? Pourquoi une société devrait-elle louer pour un an à Montréal quand elle n'a besoin du hangar ou de l'installation que pour un mois ou un mois et demi, et qu'à d'autres endroits elle peut louer l'installation pour le temps qu'elle veut. Est-ce que ceci n'augmente pas le coût?

**M. Taylor:** Je ne dirais pas que ceci augmente les coûts généraux pour la société de transport impliquée, mais ce qui me frappe, c'est que naturellement si le gouvernement fédéral peut par, l'intermédiaire du Conseil des ports nationaux, louer une de ces installations pour une année au lieu d'un mois, ceci augmente nos recettes et par conséquent fait partie de nos objectifs.

**M. Portelance:** Oui, d'un côté c'est vrai, mais d'autre part, si nous refusons des clients nous perdons de l'argent. Il faut en tenir compte. D'une part, il y aura des gains, mais la perte d'un client pour Montréal peut coûter plus cher.

**M. Taylor:** Oui, je comprends.

**M. Portelance:** Il faut examiner cette question. Je ne sais pas si c'est une des préoccupations du nouveau conseil.

**M. Taylor:** Oui.

**M. Portelance:** A Montréal, il y a un service de chemin de fer du port.

**M. Taylor:** Vous dites qu'il est exploité par l'administration du port?

**M. Portelance:** Oui. Ailleurs, par exemple aux ports de Halifax, Québec ou Saint-Jean il y a le CN et le CP. Est-ce que le coût de l'exploitation de cette voie à Montréal est élevé et en résulte-t-il un avantage? Ne vaudrait-il pas mieux de la laisser à d'autres compagnies?

**M. Taylor:** Voilà une question d'exploitation qui a été étudiée en long et en large à l'égard du port de Montréal. Je ne prétends pas être un expert en cette affaire. M. Beaudet a fait partie du Conseil; lui et moi allons étudier le pour et le contre de cette affaire d'une façon détaillée. Personnellement, je suis convaincu qu'il y a de bonnes raisons pour que cette exploitation de chemin de fer soit faite par le port de Montréal. Je ne dis pas que c'est le cas pour tous les ports; mais dans cette situation particulière, du fait du rendement qui peut être prouvé, il me semble à première vue que c'est la bonne façon de procéder.

**M. Portelance:** Est-ce que les frais n'augmentent pas trop comparativement aux autres chiffres?

[Texte]

**Mr. Taylor:** Right.**Mr. Portelance:** It is too bad Mr. Beaudet is not here because I am sure he could answer on some of our local problems much more easily.**Mr. Taylor:** He could not be here. He is in Europe on a trip related to container movement and he sent his apologies. This came up rather suddenly just this week when arrangements were made to have a meeting.**Mr. Portelance:** Again there is a company in the east part of Montreal, Manchester Liners Ltd., which is operating in my riding. If my information is correct, these people would like to enlarge. They would like to have more ground facilities for container ships. There seems to be a problem there and this could be enough to make them move somewhere else. Do we not have enough empty space around the Port of Montreal to accommodate firms of this type?**Mr. Taylor:** I believe Manchester Liners is connected with the firm of Furness Withy and Co. Ltd. and I believe Mr. Peter Evans, who is involved with that firm, is a member of the Montreal port authority, if I am not mistaken. I would imagine that he is demonstrating his views on that clearly to his colleagues and I would not want to comment on it.**Mr. Portelance:** This is about the question Mr. Allmand asked concerning planification.**Mr. Taylor:** Right.**Mr. Portelance:** They apparently had something similar to this in Vancouver. A study of the entire facilities and possibilities in Vancouver has been made, and if we look at the report today, it shows that it has been a good thing. I do not see why we could not do the same thing in Montreal and have the same survey.**Mr. Taylor:** I do not know that we did a total survey of the container requirements. The National Harbours Board did commission a study last year which related to some of the suggestions made by the terminal operators in Vancouver in an attempt to provide information for ourselves and perhaps a valid basis for proceeding, but I do not think there was any kind of specific study such as you are talking about. I think what will happen there is likely some requirements along Mr. Allmand's line of a total port planification study which will be under the local port authority's auspices.

Vote 95 agreed to.

**Mr. Allmand:** I just had a supplementary on Mr. Portelance's question. This may be directed to the Chairman and the Committee as well. What possibility is there for us to have before the Committee from time to time the local port councils to discuss with us the problems of the individual ports and their difficulties with implementing them?

• 1125

**The Chairman:** For your information, Mr. Allmand, I already have spoken to the new Chairman of the Board, Mr. Chabot, who told me that it would be a pleasure for him to come here with all the Board to discuss this thing with us.

[Interprétation]

**M. Taylor:** C'est vrai.**M. Portelance:** Il est dommage que M. Beaudet ne soit pas ici, car il pourrait répondre plus facilement aux questions posées au sujet de problèmes qui se posent sur place.**M. Taylor:** Il ne pouvait être ici; il voyage en ce moment en Europe pour s'occuper du mouvement des conteneurs et vous fait ses excuses. Ce voyage s'est décidé assez rapidement, au moment où cette semaine nous prenions des dispositions pour la séance.**M. Portelance:** Je voudrais étudier aussi une compagnie installée dans l'est de Montréal, la *Manchester Liners Ltd.*, qui a des intérêts dans ma circonscription électorale. Si mes renseignements sont bons, cette compagnie voudrait prendre de l'expansion et obtenir plus d'installations au sol pour s'occuper de ses navires qui transportent les conteneurs. Il semble qu'elle ait un problème et ceci pourrait suffire à la faire déménager ailleurs. Est-ce qu'il n'y a pas suffisamment d'endroits disponibles autour du port de Montréal pour permettre de répondre aux besoins de ces entreprises?**M. Taylor:** Je crois que la *Manchester Liners* est liée à l'entreprise *Furness Withy & Co. Ltd.* et que M. Peters Evans, qui a quelque chose à voir dans cette entreprise, fait partie de l'administration du port de Montréal. Je pense qu'il expose d'une façon suffisamment claire ses idées à ses collègues à ce sujet et je ne veux pas m'en mêler.**M. Portelance:** Ceci se rapporte-t-il à la question que M. Allmand a posée au sujet de la planification?**M. Taylor:** C'est exact.**M. Portelance:** La situation apparemment est semblable à Vancouver. On a procédé à une étude complète des installations et des possibilités à Vancouver; nous examinons ce rapport aujourd'hui et nous constatons que c'est quelque chose d'excellent. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas faire une enquête de ce genre à Montréal.**M. Taylor:** Je sais qu'on a fait une étude complète des besoins en conteneur. Le Conseil des ports nationaux a fait procéder à une étude l'an passé, à la suite de certaines propositions faites par les exploitants de terminus à Vancouver, afin qu'on puisse fournir des renseignements et peut-être quelque chose de valable et de fondamental qui puisse nous aider à aller de l'avant, mais je n'ai pas entendu parler de l'étude particulière que vous mentionnez. Je crois que ce qui va arriver là-bas c'est qu'on va faire ce que préconise M. Allmand, soit une étude globale de la planification du port, et ce, sous les auspices de l'administration locale du port.

Le crédit 95 est adopté.

**M. Allmand:** Je voudrais simplement poser une question supplémentaire. Je la pose au président ainsi qu'au Comité. Est-il possible de convoquer de temps en temps les représentants des conseils des ports afin qu'ils discutent avec nous des problèmes qui se posent aux ports et des difficultés d'applications?**Le président:** Pour votre gouverne, M. Allmand, je dirais que j'ai déjà parlé au nouveau président du Conseil, M. Chabot, qui m'a dit qu'il serait très heureux de venir ici avec tout le conseil pour discuter de cette question avec nous.



## [Text]

**Mr. Allmand:** Excellent, excellent.

Votes 100 and L105 agreed to.

**The Chairman:** This completes the Estimates of the National Harbours Board. I would like to thank you, Mr. Taylor, and all your staff. Thank you.

**Mr. Taylor:** Thank you kindly, gentlemen.

**The Chairman:** The Committee is adjourned until 3.30 p.m. in the same room.

## AFTERNOON SITTING

• 1621

**The Chairman:** Gentlemen, I see that we have a quorum. I have, on my immediate right, Dr. Camu from the St. Lawrence Seaway Authority who, I believe, has a very short opening statement to make. Would you please proceed, Dr. Camu.

**Dr. Pierre Camu (President, The St. Lawrence Seaway Authority):** Thank you, Mr. Chairman. I would like first to say that with me, I have the Vice-President of the Authority, Mr. Malcolm; next to him, Mr. Martin from Cornwall, who is our Director of Finance and Accounting and just behind, our counsel, Mr. Carvell, who is also from Ottawa. That is the group and we hope we will be able to answer all your questions.

Thank you very much for the opportunity to say a few words. I would like to say this, that we were able to bring with us and to give you the privilege of being the first to see it, because this is just out of the press, the traffic report for the year 1971. So it is very recent, considering that the last vessel was in the system on January 7, which has never happened before.

This gives you a total picture in the usual way. It is not the annual report but it is the annual traffic report; it is always set out the same way, the same sets of tables presented by the two entities, this being an international waterway: the Canadian corporation, called the Seaway Authority, and the American corporation, always referred to as the Seaway Development Corporation.

Another interesting feature, for the first time this report is bilingual. This has not happened before. It was done that way, not without some discussion, because it is not an entirely Canadian report; it is an international report, so to speak, by the two entities. But there was no problem. So we are very happy to show the results.

**Mr. McNulty:** Is this the same report as the American?

**Dr. Camu:** There is only one report and this is it. They take about 1,200 copies and we take another 2,000, and that covers the trade, you and other people. In Canada, it is distributed by the Queen's Printer.

I would like to say a few words about the navigation season first. The navigation season on the Welland Canal, especially, has been the longest ever. We have never been in business so long. We opened on March 29, which is a sign of the times and closed, as I said a moment ago, on January 7. There is more and more pressure from the trade, of course, to remain open as long as we can and we have demonstrated there that we can, but we know where the limits are, too. A twelve-month operation is still far away.

## [Interpretation]

**M. Allmand:** Excellent.

Les crédits 100 et L105 sont adoptés.

**Le président:** Ceci termine l'étude des prévisions budgétaires du Conseil des ports nationaux. Je veux vous remercier, M. Taylor ainsi que tout votre personnel. Merci.

**M. Taylor:** Merci beaucoup, messieurs.

**Le président:** La séance est levée jusqu'à la nouvelle réunion à 3 heures trente de l'après-midi, dans la même salle.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Messieurs, je vois que nous avons un quorum. J'ai ici à ma droite, le Dr. Camu de l'Administration de la voie maritime du St-Laurent, qui, je crois, a une très brève déclaration d'ouverture à faire. S'il vous plaît, Docteur Camu.

**Dr. Pierre Camu (Président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent):** Merci, monsieur le président. Tout d'abord je voudrais dire, qu'il y a ici avec moi le vice-président de l'administration, M. Malcolm; à côté de lui, se trouve M. Martin de Cornwall, qui est notre directeur des finances et de la comptabilité, et juste derrière lui, notre avocat, M. Carvell, qui est, lui aussi, d'Ottawa. Voici donc le groupe et nous espérons que nous serons capables de répondre à toutes vos questions.

Je vous remercie infiniment de me permettre de dire quelques mots. Je voudrais vous dire que nous avons avec nous le rapport du trafic pour l'année 1971 et vous aurez le privilège d'être les premiers à le voir, puisqu'il vient de sortir des presses. Il est donc très récent, étant donné que le dernier navire a quitté la voie maritime le 7 janvier, ce qui ne s'était jamais produit auparavant.

Ce rapport donne une vue d'ensemble présentée de la façon habituelle. Ce n'est pas le rapport annuel, c'est le rapport annuel du trafic; il est toujours présenté de la même façon, les mêmes tableaux sont donnés pour les deux sociétés, puisque la voie maritime est internationale: la société canadienne qui s'appelle l'Administration de la voie maritime, du Saint-Laurent, et la société américaine qui est toujours citée sous son nom de Seaway Development Corporation.

Une autre caractéristique intéressante à signaler: pour la première fois ce rapport est bilingue. Cela n'a pas été sans discussions car ce n'est pas un rapport entièrement canadien, mais international. Mais il n'y a pas eu de problèmes et nous sommes fiers des résultats.

**M. McNulty:** Est-ce le même rapport que le rapport américain?

**Dr. Camu:** Il n'y a qu'un seul rapport et c'est celui-ci. Les Américains ont environ 1,200 exemplaires et il y en a 2,000 pour nous; ils sont destinés aux gens du métier, à vous et à d'autres personnes. Au Canada, il est distribué par l'Imprimeur de la Reine.

Je voudrais d'abord dire quelques mots sur la saison de navigation. La saison de navigation sur le canal Welland en particulier, a été la plus longue que nous ayons jamais eue. L'ouverture a eu lieu le 29 mars, ce qui est un signe des temps, et la fermeture, comme je le disais il y a un moment, le 7 janvier. Les groupes touchés par cette activité insistent de plus en plus, bien sûr, pour que nous maintenions la voie maritime ouverte aussi longtemps que nous le pouvons, et nous avons prouvé que nous le pou-

## [Texte]

In the Montreal-Lake Ontario section, in the sector not far from here, from Montreal to Kingston, we had a very difficult winter last year and were unable, really, to move vessels before April 14, which is behind the usual date for several years of April 1. There was so much ice last spring that it was very difficult to do better than that.

Anyway, despite a late opening and a very late closing on December 20, we were able to show a record cargo tonnage carried in the system. It was the best year ever with 52.9 million tons of cargo carried in that sector.

As usual, the Welland Canal was about another 10 million over and above that, as it has been year after year, taking into account the traffic between the lakes, what we call the interlake traffic. So it has been the best year and it has been a very interesting one as well.

• 1625

There are in this report—I will not go through the report; I hope you will have a chance to look at it carefully—some interesting features. For instance, at one time there was a strike on the waterfront of the United States coastline from Portland, Maine, to New Orleans. Nothing was moving, it was a major strike, in all the American ports, so a lot of the traffic came into the St. Lawrence and it was like a bonanza, in fact. So much so that by November 12 we had in the Seaway that day 239 ocean ships. We had never seen that before. It was twice the usual number of ships. So we started to worry because by November 12 or November 13, we know very well that by the first week of December, if they do not start going out, they will be trapped there for the rest of the winter and this is something that is not good at all neither for the freight nor for the reputation of our organization. So, we started to worry and we came up with a system of priorities for the traffic going up and we said, if you have to come, come, but if you do not have to come, think twice and stay below, if at all possible.

The system, in other words, was overloaded with ocean ships. You know, it is a sad decision to take when you have all that business and you can collect a large amount of money on tolls, being in the position of having to say, sorry, we cannot take more than that and, in fact, we are worried, perhaps some of you will never be able to get out of the system.

Fortunately, with the co-operation of the weather and, of course, introducing what I would call a few internal techniques in the operations and so forth, with very good support from our personnel, as well, working sometimes under difficult conditions at the beginning of December, we were able to clear them out completely, all of them, with the result—you will see that in the statistical tables—there was about a 30 per cent increase in the number of ocean ships in the Seaway with a tremendous amount of cargo. I think 16 per cent of the over-all cargo tonnage was general cargo, this year which is higher than the usual percentage of the first decade of the Seaway when the average was around 90 per cent bulk and 10 per cent general cargo.

I hope that many of them—because there were many there that came into the Seaway for the first time ever—will come back, having discovered that it was a system that was working well, that the service in the Great Lakes ports, as well as in Montreal and others, was good and I hope that the business will come back again. Just to open on that I may say that we usually prepare a forecast for the following year, so for 1972 we expect, from what we could gather from the trade, another excellent year in the

## [Interprétation]

vons, mais nous ne savons pas jusqu'à quelle limite. La navigation annuelle de façon ininterrompue est encore pour un avenir lointain.

Dans la section Montréal-Lac Ontario, dans le secteur compris entre Montréal et Kingston, l'hiver dernier a été très dur et les navires n'ont pas pu bouger avant le 14 avril, ce qui est bien plus tard que la date habituelle du premier avril. Il y avait tellement de glace au printemps dernier, qu'il était difficile de faire mieux.

Cependant, malgré une ouverture tardive et bien que la fermeture ait eu lieu le 20 décembre, ce qui est très tard, nous avons enregistré un tonnage record pour les cargaisons transportées. 1971 a été la meilleure année avec 52.9 millions de tonnes de cargaisons transportées dans ce secteur.

Comme cela a été le cas chaque année, le Canal Welland a enregistré une augmentation de 10 millions de tonnes et au-delà. Ce chiffre comprend le trafic entre les lacs. 1971 a donc été la meilleure année, ainsi qu'une année très intéressante.

Je ne vais pas lire tout le rapport, mais j'espère que vous aurez l'occasion de le regarder attentivement car il contient certains points intéressants. Par exemple, à un moment, il y a eu une grève sur le littoral des États-Unis depuis Portland dans le Maine jusqu'à la Nouvelle-Orléans. C'était une grève importante, tout trafic était arrêté dans les ports américains et une grande partie du trafic a été détourné vers le St-Laurent, à tel point que le 12 novembre 239 navires de haute mer se trouvaient dans la voie maritime. Nous n'avions jamais vu cela auparavant. C'était le double du nombre habituel de navires. Nous avons commencé à nous inquiéter parce que nous savons très bien que ceux qui ne prennent pas le chemin du retour dans la première semaine de décembre risquent d'être pris dans les glaces pour le reste de l'hiver, ce qui n'est bon ni pour les marchandises, ni pour la réputation de notre organisme. Nous avons donc établi un système de priorité pour les navires qui remontaient le fleuve et nous leur avons dit que s'ils devaient passer, ils le pouvaient, mais que sinon ils devraient réfléchir et rester en aval dans la mesure du possible.

Autrement dit, il y avait un excédent de navires de haute mer. Lorsque les affaires marchent bien et qu'on peut percevoir des sommes importantes au péage, il est assez pénible d'être obligé de dire: nous sommes désolés, mais nous ne pouvons prendre davantage, car certains d'entre vous risquent de ne pas pouvoir repartir.

Heureusement, avec l'aide du temps et par, bien sûr, la mise en place de ce que j'appellerai quelques techniques internes, ainsi que grâce à un très bon soutien de notre personnel qui a parfois travaillé dans des conditions difficiles au début de décembre, nous avons pu les faire passer tous, alors qu'il y avait comme vous le verrez sur le tableau des statistiques, 30 p. 100 de navires en plus dans la voie maritime, avec un tonnage de cargaison extraordinaire. Je crois que cette année 16 p. 100 du tonnage global étaient constitués par de la cargaison mixte, ce qui est supérieur au pourcentage habituel pour les dix premières années de la voie maritime où il y a eu en moyenne 90 p. 100 de cargaisons en vrac et 10 p. 100 de cargaisons mixtes.

J'espère, parce que beaucoup d'entre eux naviguaient dans la voie maritime pour la première fois, que beaucoup de ces navires reviendront, puisqu'ils auront pu constater que le système marchait bien et que le service dans les ports des Grands Lacs ainsi qu'à Montréal et ailleurs était



## [Text]

system. I hope we again will be able to hit another 52, 53 and perhaps 54 million tons of cargo in the Montreal and Lake Ontario part and I hope for 65 million tons in the Welland Canal, if at all possible.

As usual, four or five commodities dominate the scene. Iron ore is 12 to 13 per cent of the whole traffic. Grain—wheat especially this year—has been fantastic. There has been a movement down very heavy, almost 22 million tons of agricultural products and that is very heavy. Good business. The movement of imported steel is a third commodity that we watch carefully because it is an important type of trade and it is a sign that if the economy is good, there is a lot of it going up and going down as well. That was an active movement this year in both parts of the Seaway.

These are the main points related to the navigation season in the traffic. I would like to say a word or two about some specific items.

On the traffic control of ships, very few people have an idea that ships are controlled in the Seaway—it is not the same thing, I cannot compare it exactly—as well as airplanes in the sky. If you ever have a chance to visit our two traffic control centres, one on the Welland Canal in St. Catharines and one at St. Lambert, you would be amazed to see that we use everything possible, not only the radio telephone, which is the usual contact between ship and shore but also television, telemetry and so forth. It is very, very efficient. It works well. We have no choice but to use it because, after all, all these vessels, 8,000 of them, for about nine months are constantly travelling in narrow waters. They have to come to a lock, go through, get out, and so forth, pass under bridges, and they are always in congested areas, and so forth. It is an indispensable tool and we are very happy about it. We hope that the remaining link, which will give us, let us say, a complete system from Lake Erie to Montreal and which will tie up with the American locks, will be done this summer. We will then have a complete system that is uniform all the way, with the greatest safety standard as well as providing a faster transit time for vessels.

• 1630

Despite that, I would also like to say that last year we introduced some speed limits and controls on vessels that were going a bit too fast in some areas, and especially at night when it is very difficult for us to watch them. We have now installed a system with supervisors in cars with radio, and so forth, and we are able to police that very efficiently. Sometimes there is a speeder who is difficult to catch, but this does not happen very often anymore.

We were able to extend this system in the Windsor area in conjunction with the U.S. Army Corps of Engineers and the U.S. Coastguard. This is still in the survey stage but it is a trend towards, let us say, the more efficient control of the movement of ships.

I will say a word about pollution in our waters and in the Seaway waters. In 1971 we formed in the Welland Canal a co-operative type of organization with the oil terminals to combat oil pollution if any spillage occurs. This is a first in Canada, I think, at least for marine pollution. It is working very well. We have a system. Phone calls are established on a 24-hour-a-day basis and we know where the material is stuck, how much, and who should go there first if anything happens. It is a voluntary system with the trade co-operating with us. We hope we will never have to use it, but if we have to it is there.

## [Interpretation]

bon. J'ajouterais qu'habituellement nous préparons des prévisions pour l'année suivante, et que, pour 1972, d'après les tendances du commerce, nous nous attendons à une autre excellente année. J'espère que nous pourrions à nouveau atteindre 52,53 et peut-être 54 millions de tonnes de cargaisons pour Montréal et les ports du lac Ontario, et j'espère que nous parviendrons à 65 millions de tonnes dans le canal Welland, si c'est possible.

Comme d'habitude, quatre ou cinq produits prédominent. Le minerai de fer constitue 12 à 13 p. 100 de tout le trafic. Les céréales, le blé, principalement, cette année, ont été très importantes. Nous avons transporté vers le sud près de 22 millions de tonnes de produits agricoles, ce qui est beaucoup. Ce sont les importations d'acier que nous observons attentivement, en troisième lieu, car il s'agit d'un commerce important qui est l'indice d'une bonne économie. Le mouvement est important dans les deux sens. Cette année il a été très actif dans les deux parties de la voie maritime.

Telles sont les caractéristiques du trafic pour la saison de navigation. Je voudrais dire un mot ou deux sur certains points précis, comme le contrôle des navires.

Très peu de gens savent qu'il y a un contrôle des navires dans la voie maritime. Ce n'est pas la même chose que le contrôle aérien et on ne peut pas établir un parallèle exact. Si vous avez la possibilité de visiter nos deux centres de contrôle du trafic, celui de Ste-Catharines sur le canal Welland et celui de St-Lambert, vous seriez étonnés de voir que nous nous servons de tous les moyens possibles: non seulement le radiotéléphone, qui est le moyen habituel d'établir le contact entre les navires et le rivage, mais aussi la télévision, la télémétrie etc. ... Tout cela est très, très efficace et fonctionne très bien. Nous n'avons pas le choix nous sommes bien obligés d'utiliser tout cela parce que, après tout, tous ces 8,000 navires évoluent constamment dans un chenal étroit, pendant 9 mois. Ils doivent traverser des écluses, passer sous des ponts. Il y a toujours des endroits embouteillés, etc. C'est un instrument indispensable et nous en sommes très satisfaits. Nous espérons que cet été verra l'achèvement du dernier tronçon, ce qui nous

permettra d'avoir un système complet depuis le lac Érié jusqu'à Montréal relié aux écluses américaines. Nous aurons alors un ensemble complet sur tout le trajet qui donnera la norme de sécurité maximum et abrégera le temps de passage des navires.

Je voudrais aussi ajouter que l'an dernier nous avons défini des limites et des contrôles de vitesse pour les navires qui allaient un peu trop vite à certains endroits, en particulier la nuit, lorsqu'il nous est très difficile de les surveiller. Nous avons maintenant mis en place un système avec des surveillants dans des voitures munies de radio et nous pouvons réglementer tout cela de façon très efficace. Il y a parfois un navire qui va trop vite et qu'il nous est difficile de prendre, mais ceci n'arrive plus très souvent.

Nous avons pu étendre ces systèmes au secteur Windsor conjointement avec le U.S. Army Corps of Engineers et U.S. Coastguard. Tout ceci en est encore au stade expérimental mais nous allons de plus en plus vers un contrôle plus efficace du mouvement des navires.

Je dirais également un mot au sujet de la pollution dans nos eaux et dans les eaux de la Voie maritime. En 1971, nous avons constitué dans le canal Welland, en coopération avec les terminaux à pétrole, un organisme destiné à

## [Texte]

I would like to say a word about the Caughnawaga Indian Band. As you know, there are two groups of Indians living along the shores of the St. Lawrence, one in the Cornwall area—the St. Regis Band—and one near Montreal the Caughnawaga Band. A large tract of the land of this band was expropriated at the time of the construction of the seaway, part of the seaway goes right through the territory, and it has been a long, long, legal dispute over the years, and so forth. Our problem today has really been a problem of cleaning up the area, which we started about three years ago and we are now coming to an end. We have spent quite a considerable amount of money there in doing all kinds of work. To use the expression of the planners, we have manicured the area and it looks much better to the tourist, to the passerby and, of course, to those who live in the area. I wish this had been done before 1967, before Expo year, but we were unable at that time to get the funds for that. It took a long time but it is now coming to an end.

We still have a problem of cleaning up with that band with respect to an amount of money due to the band—they call it damages—for the period from 1954 to 1959. It has been a long, tedious process talking back and forth, and so forth. Now that they have hired lawyers to finish up with the clean-up, so to speak, the case has been more or less in the hands of the Department of Justice and ours, but there is not much left as far as we are concerned. Legal action is still pending in this case. That will probably be the end of it as far as the clean-up is concerned.

I was going to say a word about the Lachine Canal, and I think I should. There is a reference in the traffic report to this. For the first time there is a map or a chart that is deleted. There is a very good reason for this; there is no more navigation on the Lachine Canal. It stopped at the end of 1970 and from 1971 there has been no more navigation on the canal. We commissioned the firm of Jean Claude La Haye and Associates, a firm of planners, to make a report for us and they did a very good report for us and we intend to follow their recommendations. One of the first steps is that this canal is now becoming what we call an industrial aqueduct to serve a lot of industries located on both sides of the canal.

• 1635

We have almost reached an agreement on the new tariff of rates for the use of water. Once this is settled, we are willing to embark on a program of cleaning up and modifications at several points, especially the problems related to crossings. There are several bridges that cross this whole canal: one at the entrance to the canal in the Lachine area proper, another one in the City of Montreal, Côte St. Paul bridge, and so forth. We are moving very actively along those lines in this program.

I think I would like to stop at this time, Mr. Chairman, and perhaps it would be preferable if members ask questions. There are three votes we would like you to approve. These are the usual and standard ones. I will just name them: \$12.4 million which is to cover the operation and maintenance deficit of the Welland Canal as such; \$36 million, all the capital expenditures of the Seaway of which the largest amount is devoted to the program of reconstruction of the Welland by-pass which is coming to an end in 1973. By the way, that project is on time and within the \$188 million total budget. It started in 1965 and it is going on. Many of you had the pleasure of visiting that when we organized a trip last year I believe. The third amount is \$1.6 million for the non-toll canals that are still

## [Interprétation]

combattre la pollution si des déversements accidentels survenaient. Ceci est une innovation au Canada, je crois, du moins pour la pollution marine. Ceci fonctionne très bien. Il y a un système d'appel téléphonique fonctionnant 24 heures sur 24 et nous savons à quel endroit la cargaison est en difficulté, quelle est sa quantité et qui peut s'y rendre en premier si quelque chose se produit. C'est un système benévole et les sociétés commerciales coopèrent avec nous. Nous espérons n'avoir jamais à nous en servir, mais, s'il le fallait, il est à notre disposition.

Je voudrais ajouter un mot au sujet des Indiens Caughnawaga. Comme vous le savez, deux groupes d'Indiens vivent sur les rives du Saint Laurent, un dans la région de Cornwall, le groupe St. Regis, et l'autre près de Montréal, le groupe Caughnawaga. Au moment de la construction de la Voie maritime, on a procédé à l'expropriation d'une grande bande de terrains appartenant aux Caughnawaga. Une partie de la Voie maritime traverse leur territoire et a été, pendant des années, l'objet de contestations légales. Notre problème a été celui du nettoyage de la région, que nous avons entrepris il y a 3 ans et qui touche à sa fin. Nous avons dépensé des sommes considérables pour exécuter là toutes sortes de travaux. Nous avons passé la région au peigne fin et elle a bien meilleur aspect pour le touriste ou le promeneur, et, évidemment pour ceux qui vivent dans le secteur. J'aurais souhaité que ceci fut fait avant 1967, avant l'Exposition, mais à cette époque il ne nous a pas été possible d'obtenir les fonds nécessaires. Cela a pris beaucoup de temps mais maintenant nous approchons du but.

Nous avons encore un problème de nettoyage avec ce groupe; il s'agit d'une somme qui leur est due, qu'ils appellent les dommages et intérêts pour la période allant de 1954 à 1959. Il y a eu de longues discussions ennuyeuses, on a fait des pas en avant, des pas en arrière, etc. Maintenant qu'ils ont pris des avocats pour mettre fin au nettoyage, pour ainsi dire, l'affaire est passée plus ou moins dans les mains du ministère de la Justice et dans les nôtres, mais en ce qui nous concerne nous n'avons plus grand-chose à y voir. Nous attendons toujours les décisions juridiques. Elles mettront probablement un terme, au moins, à l'opération de nettoyage.

Je vais dire un mot au sujet du canal Lachine car je pense que je dois le faire. Le rapport du trafic y fait mention. Pour la première fois il y a une carte qui est supprimée. Il y a une très bonne raison à cela: il n'y a plus de navigation sur le canal Lachine. Elle a cessé à la fin de 1970 et depuis 1971 il n'y a plus eu de navigation sur le canal. Nous avons demandé à la Société de planificateurs Jean Claude La Haye et associés, de nous faire un rapport, ce qu'ils ont fait de façon remarquable; nous avons l'intention d'observer leurs recommandations. En premier lieu, ce canal va devenir maintenant ce que nous appelons un réservoir d'eau industriel qui alimentera de nombreuses industries situées sur les deux rives.

Nous nous sommes presque accordés sur le nouveau tarif fluvial. Une fois cette question réglée, nous serons prêts pour un programme d'aménagement portant sur plusieurs points, particulièrement le problème des ponts. Il y a plusieurs ponts sur ce canal: un à l'entrée du canal dans la région de Lachine, un autre dans la ville de Montréal, le pont de la Côte Saint-Paul et ainsi de suite. Nous menons ce programme bon train.

J'aimerais m'interrompre ici, monsieur le président, et peut-être serait-il préférable que les membres du Comité



[Text]

with us, those are the Cornwall canal, the Lachine canal on which I said a word, and the Sault Ste Marie Lock and Canal at Sault Ste Marie. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Dr. Camu. The estimates for the St. Lawrence Seaway Authority are on pages 27-88 to 27-95. Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Dr. Camu, I believe Mr. Jamieson made a statement not too long ago that he did not feel that there would be any possibility of change in the tolls for the Welland Canal system for the coming season. Is that correct?

**Dr. Camu:** Mr. Chairman, that is correct. Our Minister made such a statement. It applies not only to the Welland Canal but to the other sectors as well. I would like to ask Mr. Malcolm, my Vice-President, to read an excerpt that will clarify the question.

**Mr. Peter E. R. Malcolm (Vice-President, The St. Lawrence Seaway Authority):** Part of Mr. Jamieson's remarks included the following:

... nevertheless I am persuaded that the burden on the Seaway or for uses of the Seaway would be increased if we were to institute any toll increases in the current year, and I am now of the view that we should not do this in isolation but, in fact, the total review should occur first before any changes are made.

**Mr. McNulty:** When do you think the total review might be finalized?

**Dr. Camu:** Work is now being done at the technical level and the current report was submitted about eight or nine months ago. We are now reappraising that in line with these results which are fresh from the printers. By the summer, we hope to be able to have some discussions with our counterparts in the United States.

**Mr. McNulty:** Dr. Camu, you mentioned the difficulty ships had getting out of the Seaway in time and of being over-burdened actually this year. Was there not a news release a week or so ago stating that the American Corps of Engineers in conjunction with the Seaway were studying the possibility of keeping the Seaway system open year round? Do you foresee this happening in the near future?

**Dr. Camu:** Along with many federal government departments as well as Quebec Hydro, Ontario Hydro and a few other bodies that have a vital interest in the economic development of the river and its resources, we have set up an organization with a steering committee to study that extension of the Seaway season in the Great Lakes overall, which would cover the Sault Ste Marie locks, the

[Interpretation]

posent des questions. Nous aimerions que vous approuviez trois crédits. Ce sont les crédits habituels et ordinaires. Je vais simplement les mentionner: \$12,400,000 pour compenser le déficit de l'exploitation et de l'entretien du canal de Welland. \$36,000,000, tous les investissements de la voie maritime dont le montant principal est consacré à la reconstruction d'une voie d'évitement à Welland qui doit être terminée en 1973. Soit dit en passant, ce projet progresse normalement et demeure dans la limite des \$188,000,000 prévus au budget. Le travail commencé en 1965 se poursuit. Plusieurs d'entre vous ont eu le plaisir de visiter les chantiers l'année dernière, ce me semble. Le troisième montant de \$1,600,000 destiné aux canaux sans péage est encore entre nos mains; il s'agit du canal de Cornwall, de Lachine dont j'ai déjà parlé et de Sault-Sainte-Marie, canal et écluses. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Camu. Les crédits de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sont aux pages 27-88 à 27-95. Monsieur McNulty.

**M. McNulty:** Monsieur Camu, M. Jamieson a déclaré, il n'y a pas si longtemps, qu'il serait difficile de changer le tarif du péage du canal Welland au cours de la prochaine saison. Est-ce exact?

**M. Camu:** Monsieur le président, c'est exact. Notre ministre a fait cette déclaration. Cela ne s'applique pas seulement au canal Welland mais aux autres secteurs également. J'aimerais demander à M. Malcolm, mon vice-président, de lire un extrait qui éclaircira la question.

**M. Peter E. R. Malcolm (vice-président, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent):** La déclaration de M. Jamieson se lisait ainsi en partie:

... néanmoins je suis persuadé que le fardeau de l'Administration de la voie maritime ou l'exploitation de la voie maritime s'alourdirait si nous devions augmenter le péage au cours de la présente année et je suis maintenant persuadé que nous ne devons pas le faire isolément mais, en fait, réviser l'ensemble avant de procéder à des changements.

**M. McNulty:** Quand espérez-vous avoir terminé l'étude générale?

**M. Camu:** Les études se font présentement au niveau technique et le rapport courant a été déposé il y a huit ou neuf mois environ. Nous l'examinons actuellement à la lumière de ces résultats qui viennent de sortir des presses. Vers l'été, nous espérons pouvoir entreprendre des discussions avec nos homologues américains.

**M. McNulty:** Monsieur Camu, vous avez mentionné la difficulté que les navires éprouvent à sortir de la voie maritime à temps et de l'encombrement réel de cette année. Est-ce qu'il y a eu un communiqué de presse il y a une semaine environ déclarant que les ingénieurs américains, de concert avec les autorités de la voie maritime, étudiaient la possibilité de garder le canal ouvert toute l'année? Le prévoyez-vous dans un avenir proche?

**M. Camu:** De concert avec de nombreux ministères du gouvernement fédéral ainsi que l'Hydro-Québec, l'Hydro-Ontario et quelques autres services pour qui le développement économique des eaux et des ressources est d'un intérêt capital, nous avons formé une organisation ayant un comité de direction en vue d'étudier la possibilité de maintenir la voie maritime ouverte toute l'année jusqu'aux

## [Texte]

Welland Canal and the sector here. So we are studying that.

• 1640

We, in Canada, have been doing a lot on that, for the Port of Montreal-Lake Ontario sector. We have spent several million dollars improving the system, especially the flow of water, the hydraulics. We have come up with all kinds of, some say fancy, equipment, but it works and that is the main thing. The air bubbling system—we have used that since 1960 at or near gates. We have portable ethers, we have special lubricants and so forth. In using all this equipment, we have been able, in about 12 years, since the opening of the Seaway, to extend the season by more than a month.

The next step is to go slowly at it, slowly because we have to be careful with it. First, the St. Lawrence is a mighty river and a lot has to be checked on its hydraulics, the climatic conditions, the ice conditions and everything else. You cannot go overnight and say, in five years from now it will be open twelve months of the year. The Americans are pushing hard, I have to agree with you. Their statement is that they would like to open this tomorrow morning. We know that is a very difficult job and I personally, being a student of these aspects, having been interested and so forth, do not think it is possible for at least a decade.

Our objective is, let us say, to be in business as long as we can. Right now, it is around December 20; perhaps in the next two or three years we will be open until Christmas, and open as early as possible, perhaps the first week of April, or maybe to bring this up to March 20 or 25. We have enough work just for this extra three weeks for many years to come. That is my view, for there are so many problems.

Anyway, we will be very happy if the steering committee and that group comes up with some results. We certainly will distribute that to the members of the Committee.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, Dr. Camu, what is the exact loss in the Seaway these days? How much deficit do they have?

**Dr. Camu:** I would like to ask Mr. Martin to give you the exact figures, but I can tell you roughly that every year we operate with a net surplus of \$3 or \$4 million or so, but because of the debt problem, there is...

**Mr. Howe:** You are like the CNR.

**Dr. Camu:** ... always a large deficit of \$15 to \$16 million, sometimes \$12 million, per year, automatically. That part of the interest unpaid is capitalized and so the debt is growing year after year after year.

**Mr. Howe:** In other words, your interest charges are going up each year?

**Dr. Camu:** That is right. Mr. Martin will give you more precise figures for the year 1970-71.

**Mr. J. M. Martin (Director of Finance and Accounting, The St. Lawrence Seaway Authority):** These figures, Mr. Howe, are combined for the Montreal-Lake Ontario section and the Welland.

## [Interprétation]

Grands lacs, y compris les écluses du Sault-Sainte-Marie, le canal de Welland et le secteur d'ici. Et nous l'étudions donc.

Au Canada, on a beaucoup fait en ce sens pour le port de Montréal, dans le secteur du Lac Ontario. Nous avons dépensé plusieurs millions de dollars pour améliorer le système, en particulier, le débit des eaux, les ouvrages hydrauliques. Nous avons conçu toutes sortes d'ouvrages, abracadabra pour certains, mais cela fonctionne et c'est le principal. C'est notamment le système de bouillonnement que nous employons depuis 1960 aux vannes, ou près des vannes, des lubrifiants spéciaux et ainsi de suite. En utilisant tout ce matériel, nous avons pu en quelque douze années, depuis l'ouverture de la voie maritime, prolonger la saison de plus d'un mois.

Nous devons maintenant procéder lentement, car la prudence s'impose. Premièrement, le Saint-Laurent est un fleuve puissant et son système hydraulique doit être surveillé de près, de même que les conditions atmosphériques, l'état des glaces et tout ce qui s'ensuit. On ne peut décréter que dans cinq ans, il sera navigable douze mois par année. Les Américains exercent une forte pression, je dois en convenir. Ils voudraient que cela se fasse demain matin. Nous savons que cela est très difficile et, personnellement, en étudiant ces conditions, je m'intéresse à cet aspect de la question mais je ne crois pas que ce soit possible avant dix ans.

Notre objectif, c'est de tenir le plus longtemps possible. Actuellement, le 20 décembre est la limite; peut-être d'ici deux ou trois ans, pourrions-nous garder le canal ouvert jusqu'à Noël, et l'ouvrir aussitôt que possible, peut-être dès la première semaine d'avril, ou même reculer jusqu'au 20 ou 25 mars. Nous avons assez de travail pour occuper ces trois semaines supplémentaires pendant bien des années à venir. C'est mon avis, car les problèmes sont innombrables.

En tout état de cause, nous serons très heureux si le Comité de direction et son groupe nous présentent des solutions. Nous les communiquerons certainement aux membres du Comité.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, monsieur Camu, quelle est la perte nette de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent? Quel est le déficit?

**M. Camu:** J'aimerais demander à M. Martin de vous donner le chiffre exact, mais je puis vous dire d'une façon générale que chaque année, notre bénéfice net est de 3 à 4 millions de dollars environ, mais la dette étant lourde, il y a...

**M. Howe:** Vous êtes comme le CNR.

**M. Camu:** ... toujours un déficit considérable de 15 à 16 millions de dollars, parfois 12 millions de dollars par année de façon régulière. L'intérêt non-payé s'accumule et la dette grossit donc d'année en année.

**M. Howe:** Autrement dit, le fardeau des intérêts augmente chaque année?

**M. Camu:** En effet, M. Martin vous donnera des chiffres plus précis pour l'année 1970-1971.

**M. J. M. Martin (Directeur des finances et de la comptabilité, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent):** Ces chiffres, monsieur Howe, sont pour Montréal, pour la section du Lac Ontario et Welland.



## [Text]

After weighing all our operating costs, administration, et cetera, in 1971, we had a net operating profit of \$5.8 million compared with \$5.3 million in 1970. However, our interest charges in 1971 amounted to \$21.8 million, compared with \$19.8 million in 1970, and leaving out some insignificant matters, it meant that our loss for the year in 1971 was \$17.2 million against \$15.5 million in 1970. As you can see, that is substantially because of the interest charge.

**Mr. Howe:** Of course, you have not got the cry that the CNR has, that they were loaded down with a lot of unprofitable railways when they took it over. Yours has been that the debt was incurred when you inaugurated the system and that you have not been able to catch up with it.

**Dr. Camu:** You are right. It is not a problem of growth; it is a problem that started its existence right from the first day.

**Mr. Martin:** That is right.

**Dr. Camu:** More precisely, there has been another problem. The original forecast was that the traffic would start with 25 million tons the first year and then go up like that. It started lower and we were unable the first two or three years, really, to catch up with the projection of the experts, although they said we would be around 50 million tons within 10 years. We are there now, but we were low at the beginning.

• 1645

Another factor in the original forecast in the late fifties was that they expected at that time that the operation and maintenance cost would remain static. It is impossible, especially with labour costs, wages and superannuation and so forth going up all the time. There should have been a curve going up like that instead of a flat line. The formula was far from being perfect.

**Mr. Howe:** In other words, the tolls should be something similar to what we were talking about in the old age security, they should be attached to the cost of living and then you would be able to follow the increased operating costs as they go up.

That is rather interesting. It looks like a lost cause as far as profit, but I think there are amenities that have been brought about in the development of our nation that this was a good investment.

One thing that we discuss quite a bit is pollution. I was just wondering whether the water levels have anything to do with it. They vary from year to year, I understand, in the Great Lakes to a certain extent. Do they have any bearing on how long you can stay open in the fall?

**Dr. Camu:** Not very much because water levels are pretty well controlled with these dams across at various points in the river, especially in Lake Ontario where there is a plan that has been approved by the federal government, the federal governments of the two countries plus the riparian states. That plan is followed very closely. It is related to the production of hydro-electricity and also to the needs of navigation.

We try to avoid, what we call, the peaking, when they take a lot of water in order to increase the production of hydro-electricity and then suddenly the level goes down by a few feet.

## [Interpretation]

Compte tenu de tous les frais d'exploitation, d'administration et autres, en 1971, nous avons un bénéfice net d'exploitation de 5.8 millions de dollars contre 5.3 millions de dollars en 1970. Toutefois, les intérêts payés en 1971 se sont chiffrés à 21.8 millions de dollars contre 19.8 millions de dollars en 1970 et, compte tenu de postes infimes, cela représente une perte, en 1971, de 17.2 millions de dollars contre 15.5 millions de dollars en 1970. Vous voyez que cela provient en grande partie des intérêts.

**M. Howe:** Naturellement, vous n'avez pas l'excuse du CNR, encombré de lignes ferroviaires non-rentables, quand il a pris l'exploitation à son compte. Votre excuse, c'est que la dette a été contractée au début et que vous n'avez pu l'absorber.

**M. Camu:** Vous avez raison. Ce n'est pas un problème d'expansion; c'est une difficulté qui a surgi dès le premier jour.

**M. Martin:** En effet.

**M. Camu:** Plus exactement, il y a un autre problème. À l'origine, on avait prévu que la circulation la première année représenterait 25 millions de tonnes pour ensuite continuer d'augmenter peu à peu. Au départ, le tonnage a été moins élevé et nous n'avons pu réellement, au cours des deux ou trois premières années atteindre les chiffres prédits par les experts, bien que ceux-ci aient déclaré qu'en dix ans le tonnage passerait à environ 50 millions de

tonnes. Nous avons atteint ce chiffre maintenant, mais au départ les chiffres étaient très bas.

Lors de la formulation des prévisions originales de la fin des années 50, on s'attendait à ce moment-là que les frais d'exploitation et d'entretien demeureraient les mêmes. Il est impossible qu'il en soit ainsi, étant donné que le coût de la main-d'œuvre, les salaires et les caisses de retraite et le reste augmentent sans cesse. On aurait dû illustrer cette projection par une courbe au lieu d'une ligne horizontale. La formule laissait beaucoup à désirer.

**M. Howe:** Autrement dit, les taux de péage devraient être calculés comme les pensions de sécurité de la vieillesse, c'est-à-dire qu'elles devraient tenir compte du coût de la vie, si l'on veut pouvoir suivre la hausse des coûts d'exploitation.

C'est assez intéressant. Il semble que ce soit là une cause perdue en ce qui concerne les profits, mais je pense que certains agréments ajoutés au développement de notre pays démontrent que c'était là un bon investissement.

L'une des choses dont on parle beaucoup est le problème de la pollution. Je me demandais si les niveaux de l'eau avaient quelque chose à y voir. Dans les Grands lacs, ils varient jusqu'à un certain point d'une année à l'autre, si je comprends bien. Ont-ils quelque répercussion sur la période pendant laquelle la voie maritime peut rester ouverte à l'automne?

**M. Camu:** Pas tellement, car les niveaux d'eau sont assez bien contrôlés grâce aux barrages situés à divers points sur la rivière, plus spécialement dans le lac Ontario, où l'on a ébauché un projet approuvé par le gouvernement fédéral, par le gouvernement central des deux pays, en plus des États riverains. C'est un projet que l'on suit de très près. Il est relié à la production d'énergie hydroélectrique et aussi aux besoins de la navigation.

Nous essayons d'éviter ce que nous appelons les extrêmes, lorsque beaucoup d'eau est retirée afin d'augmenter la production d'électricité, pour soudainement baisser le niveau de l'eau de quelques pieds.

[Texte]

We have this pretty well under control today. The problem is far more on the question of this long long dry cycle followed by a wet cycle of about 22 years or so. If you recall, about seven or eight years ago it was very low and now we are in, what I call, the other side of the curve going up to what we call a wet cycle where we have more water than needed. It is true that at this moment the level is low, but it is low for other reasons. It is because the hydro companies have taken a lot of water this winter to produce electricity for their local needs.

**Mr. Howe:** You are not accusing Chicago of taking more than their needs again?

**Dr. Camu:** That is an old interesting problem, the Chicago drainage and sewer system. That is an old right that goes back, I think, to the first decade of the century. They have the right to take daily 10,000 cubic feet per second. This is pumped out of Lake Michigan and then through the sewage system of Chicago and instead of going back into Lake Michigan it goes down into the Mississippi system. It is like the drain at the end of a bathtub. It is not much because 10,000 cubic feet per second is insignificant when you compare that to the flow of the river near Montreal of about 275,000 cubic feet per second or of the tributaries like the Ottawa, the Richelieu or the St. Maurice of about 300,000 cubic feet per second near Quebec City. However, 10,000 cfs are 10,000 cubic feet per second.

**Mr. Howe:** In other words, this cycle that you are speaking about is more attributable to typical weather conditions, dry or wet spells.

We have property on Lake Huron and we notice that it will go away out and then gradually come back in. I think Wasaga Beach has been very badly disturbed from time to time. Sometimes they do not have any beach at all and they depend on that.

You mentioned pollution, Dr. Camu, and we hear some tragic stories about Lake Erie, that eventually it will disappear. Would you have any prediction or any indication of how bad it is or the lifetime of Lake Erie? Some ecologists are telling us these things and, of course, that will destroy your Seaway.

• 1650

**Dr. Camu:** That is right. I am completely against the drying up of Lake Erie at any time, that has to be my number one point. However, to revert to your question, it is true that that lake is not as deep as all the others. I think the average depth is about 80-89 feet, so you have a lot of alluvials that are coming down through the system, let us say, from the St. Claire River, the Detroit River and so forth right into the lake. It is becoming more and more full of alluvials from all these rivers and from the mainstream. I think one of the main causes of pollution there has been not only the outfall sewers from municipalities, but mostly industrial waste from industries located along the shores of Lake Erie. This is cause number one.

You see, we have many reports throughout the season that ships are polluting the lake and so forth and so forth.

[Interprétation]

A l'heure actuelle, cette situation est assez bien contrôlée. Le problème en cause provient surtout du long cycle de sécheresse suivi d'un cycle d'humidité, d'une durée de 22 ans ou à peu près. Si vous vous rappelez, il y a 7 ou 8 ans le niveau était très bas et nous sommes maintenant dans ce que j'appelle l'autre versant de la courbe, nous dirigeant vers un cycle humide, alors que nous aurons plus d'eau qu'il n'est nécessaire. Il est vrai qu'en ce moment le niveau de l'eau est peu élevé mais cela provient d'autres raisons: cela résulte du fait que les compagnies d'électricité ont pris beaucoup d'eau cet hiver pour produire de l'électricité pour satisfaire leurs besoins locaux.

**M. Howe:** Vous n'accusez pas encore Chicago de prendre plus d'eau que ce dont ils ont besoin, n'est-ce pas?

**M. Camu:** C'est là un ancien problème des plus intéressants, que celui du système d'écoulement des eaux et d'égouts de Chicago. C'est un droit ancien qui remonte, je crois, à la première décennie du siècle. Chicago a le droit de se servir quotidiennement de 10,000 pieds cubes d'eau par seconde. Cette eau est retirée du lac Michigan, passe ensuite dans le système d'égouts de Chicago et au lieu de retourner au lac Michigan, elle est déversée dans le Mississippi. Cela correspond au tuyau d'écoulement d'une baignoire. Ce n'est pas une quantité très élevée car 10,000 pieds cubes à la seconde est un chiffre insignifiant lorsqu'on le compare au débit du fleuve près de Montréal, qui est de quelque 275,000 pieds cubes à la seconde, ou encore au débit des affluents comme la rivière Outaouais, le Richelieu ou la rivière Saint-Maurice, où l'on compte 300,000 pieds cubes à la seconde, près de Québec. Toutefois, 10,000 pieds cubes à la seconde sont bien 10,000 pieds cubes à la seconde.

**M. Howe:** Autrement dit, le cycle dont vous parlez découle davantage des conditions du climat ainsi que des périodes de sécheresse et d'humidité.

Nous possédons des terrains sur le lac Huron, et nous pouvons constater que l'eau s'écoule pour ensuite revenir graduellement. Je crois que la plage Wasaga a été affectée d'une façon assez grave de temps à autre. Parfois, la plage n'existe plus du tout, or les habitants comptent sur cette plage.

Vous avez mentionné la pollution, monsieur, et nous entendons des histoires tragiques au sujet du lac Érié, qui éventuellement pourrait disparaître. Auriez-vous quelques prédictions ou quelques indications quant à la durée possible du lac Érié, ou quant à la gravité de son cas? Des

écologistes nous annoncent ce genre de choses et naturellement cela détruirait notre voie maritime.

**M. Camu:** C'est exact. Je suis complètement opposé à l'assèchement du lac Érié en tout temps, et c'est là mon premier point. Toutefois pour en revenir à votre question, il est vrai que ce lac n'est pas aussi profond que les autres. La profondeur moyenne est d'environ 80 à 89 pieds et par conséquent, il y a beaucoup d'alluvions descendant le long de la chaîne des Grands lacs, disons à partir de la rivière Sainte-Claire, de la rivière Détroit et d'ailleurs pour se déverser dans le lac. Il est de plus en plus rempli d'alluvions provenant de toutes ces rivières et du cours d'eau principal. A mon avis, l'une des causes principales de la pollution est non seulement le déversement de déchets par les égouts des municipalités, mais principalement les déchets industriels provenant d'industries situées le long des rives du lac Érié. Voilà quelle est la cause principale.



## [Text]

We had bad publicity last year, in one case especially, but if you put all this together, 8,000 ships in one season in 9 months, going up and down Lake Erie. Just to remain within the discussion, there are notices to shipping and rules from us that they cannot dump any garbage and they cannot dump any oil either. If they do, it will cost them a fortune. We will prosecute these people if we can find them and they respect that pretty well, but there is always a case once in a while, we have to admit that, you know, when someone just took a chance. However, of the total amount, there is a very small amount of pollution coming up from ships. It is very small compared to perhaps only one plant, you know, discharging night and day some chemical into the lake.

I think I have to re-establish this in the right proportion because many, many times ships are accused—they look like the worst offenders of them all and it is not that much. Smoke emissions today are in the same category. You know there are very few coal burners left in the fleet, most of them are diesel and motor vessels. We are very careful of that. Every lock master at every one of our locks has in his pocket a small chart with a grid and sometimes he will take that and watch through the funnel of the ship and if it is above five, this guy will get a \$500 penalty from us for smoke emission in built-up areas. People do not realize that, but we follow this pretty well. I would like to take the opportunity to do that.

You are right, Lake Erie is well polluted and I think there is a massive clean-up coming up. Everybody, you know, realizes it today. Canada and the US are working now on a contingency pollution plan and so forth, but it is a long process and it will take time. However, at least we are in.

**Mr. Howe:** Do you have to provide the services along the canals for the dumping of the garbage from the ships and their tanks and things like that?

**Dr. Camu:** Not in the canals, this is done in ports. Major ports have all the facilities. You see, in major ports there are two types of dues that are collected. One is related to the movement of the cargo, which is the commercial tug wharfage. The other one is what we call the service charges for electricity, water, oil and the taking care of garbage and so forth at major ports in the Great Lakes and along the St. Lawrence.

**Mr. Howe:** I think I noticed an article in the paper the other day where the Sault is going to be designated as an ocean port. Who decides on these things?

**Dr. Camu:** That was following, I believe, the visit of the Prime Minister at the Sault, recently, two or three weeks ago. It is not new, but the local council and the mayor

## [Interpretation]

Durant toutes la saison, nous recevons plusieurs rapports selon lesquels des bateaux polluent le lac, etc. Nous avons dû faire face à une mauvaise publicité l'an dernier, dans un cas en particulier, mais il faut tenir compte du fait que 8,000 navires au cours de la saison de 9 mois, remontent et descendent le lac Érié. Pour en rester à l'objet de notre discussion, je dirai que nous émettons des règlements concernant la navigation défendant aux navires de déverser des déchets ou du pétrole dans les eaux, et s'ils ne tiennent pas compte de nos directives, il pourrait leur en coûter une fortune. Nous intenterons des poursuites judiciaires à ces personnes si nous arrivons à les trouver et par conséquent, les gens qui empruntent ces cours d'eau respectent nos directives assez bien, mais il y a toujours un cas de temps à autre des personnes qui prennent tout simplement une chance. Toutefois, sur la pollution totale, la proportion qui provient des navires est négligeable en comparaison avec la pollution causée par une seule usine, qui décharge nuit et jour des produits chimiques dans le lac.

Je devrais rétablir les choses dans leur juste proportion parce que l'on accuse très souvent de pollution des navires qui ont l'air d'enfreindre le plus les lois en vigueur quand pourtant, il n'en est pas réellement ainsi. À l'heure actuelle, c'est la même chose pour les émissions de fumée. Vous savez sans doute qu'il y a très peu de navires fonctionnant au charbon de nos jours, car la plupart sont propulsés au moyen de moteurs ordinaires ou diesels. Nous surveillons cela avec beaucoup de soin. Chaque préposé aux écluses, à chaque endroit où nous avons des écluses, est muni d'une grille accompagnée d'un barème et parfois, il va s'en servir pour mesurer la quantité de fumée émise par la cheminée du navire; si la quantité dépasse 5, le propriétaire du navire devra payer une amende de \$500 pour l'émission de fumée dans des quartiers résidentiels. Les gens ne le réalisent pas, mais nous suivons d'assez près ce règlement. J'aimerais saisir l'occasion de le mentionner.

Vous avez raison de dire que le lac Érié est très pollué, mais un programme important de nettoyage commencera bientôt. Comme vous le savez, tout le monde, à l'heure actuelle, est sensibilisé à ce problème. Le Canada et les États-Unis travaillent à l'heure actuelle à un projet de mesures d'urgence pour la lutte contre la pollution, mais c'est un processus très long qui prendra beaucoup de temps. Toutefois, nous sommes à l'œuvre.

**M. Howe:** Devez-vous fournir les services le long des canaux pour le déversement des déchets provenant des bateaux, de leurs citernes et ainsi de suite?

**M. Camu:** Pas sur les canaux, car cela se fait dans les ports. Les ports les plus importants ont toutes les installations nécessaires. Dans les ports importants, on perçoit deux genres de droits. L'un se rapporte au mouvement des cargos; il s'agit des droits dus aux remorqueurs commerciaux. L'autre genre de droits est ce que nous appelons les frais de services, comme l'électricité, l'eau, le pétrole et l'enlèvement des ordures et ainsi de suite, dans les ports les plus importants des Grands lacs et le long du Saint-Laurent.

**M. Howe:** J'ai vu un article dans le journal l'autre jour, où l'on disait que Sault Ste-Marie sera désigné comme port océanique. De qui relève ce genre de décision?

**M. Camu:** Cette décision a suivi je crois, la visite du premier ministre au Sault Ste-Marie, il y a deux ou trois semaines. Ce n'est pas une idée nouvelle, mais le Conseil

## [Texte]

raised the question with him and said that they have a public harbour, but it has no status. It is not a commission harbour and they would like to see the port and they feel that it has enough traffic today that it should get the status of a port commission and in that way they would get more money; they would be able to rebuild the waterfront and graduate into the league of what I call major ports. This will come as a request before the Planning Committee on Harbours and Ports which is composed of members of the National Harbours Board, members of the Harbours and Property Division of our organization, one representative of Public Works, and one representative of the Policy Planning and Economics Branch of Transport. That group will examine every request of that board to determine if there is enough traffic to stimulate the economy. If there is a case in which that can be done and if the new facilities can be built and repaid over 20 years or so, they will propose that and eventually the machinery will arrive and you will see something happening there. That is usually the machinery.

• 1655

**Mr. Howe:** Is that an increased expenditure by your organization, by Public Works, or—

**Dr. Camu:** Up to this moment it has been an expenditure under the Department of Public Works, but it is our intention to transfer what we call the program, as well as the financing, of all the requests for commercial ports in the future to the Ministry of Transport. We hope that this year, 1972, we will have a transfer of responsibilities from one department to another.

**Le président:** Monsieur Loiseleur.

**M. Loiseleur:** Je voudrais poser une question au président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Connaissant mon intérêt pour le canal Lachine qui sépare mon comté, ma question va se limiter au canal Lachine.

Vous avez effleuré la question tout à l'heure. Vous savez que dans le passé, il y a déjà cinq ou six ans, si ce n'est pas un peu plus, il y a eu un tas de démarches et de réunions entre les responsables du canal Lachine du côté fédéral et ceux de la Cité de Montréal. Il s'agissait alors des possibilités d'achat ou de rétrocession du canal Lachine à la cité de Montréal pour des fins récréatives ou autre chose du genre. Y a-t-il quelque chose de nouveau dans ce sens ou est-ce qu'il fait longtemps qu'il n'y a pas eu d'entrevue entre les autorités municipales ou peut-être aujourd'hui de la Communauté urbaine de Montréal, il y a maintenant un nouveau régime, et les représentants de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Camu:** Au point de vue historique, il est vrai que j'étais entré en contact à l'époque avec M. Lucien Saulnier qui était président du Comité exécutif de la Ville de Montréal et j'avais posé la question à M. Saulnier, à savoir si la Ville de Montréal était intéressée à prendre le canal, sous certaines conditions, bien entendu, et sa réponse avait été la suivante: «Nous ne sommes pas intéressés. Nous ne le sommes que pour la partie qui se trouve à l'intérieur des limites de la ville.» Ce qui voulait dire qu'il nous laissait le reste du canal qui constitue un problème à disposer avec les autres municipalités. Un canal comme cela est quand même un tout. Cela se tient. Vous ne pouvez pas contrôler l'eau dans une partie sans construire, si vous voulez, un barrage au milieu si vous faites des divisions de ce genre.

## [Interprétation]

municipal de l'endroit et le maire ont abordé la question avec le premier ministre, et ils ont déclaré qu'ils avaient un port public, bien que celui-ci n'ait aucun statut comme tel. Ce n'est pas un port qui possède un mandat comme tel et d'après eux, le port connaît présentement une circulation assez dense pour justifier l'attribution d'un mandat de port véritable, ce qui leur obtiendrait plus d'argent et les mettrait en mesure de reconstruire les quais pour prendre ainsi leur rang dans ce que j'appellerais les grands ports. Cela sera formulé sous forme de demande auprès du Comité de planification des ports qui se compose de membres du Conseil des ports nationaux, de membres de la Division des ports et biens, de notre organisme, d'un représentant du ministère des Travaux publics et d'un représentant de la Direction de la planification des politiques et des questions économiques du ministère des Transports. Ce groupe étudiera chaque demande provenant de ce secteur afin de déterminer s'il y a assez de trafic pour stimuler l'économie. Si c'est possible, si les nouvelles installations peuvent être construites et remboursées dans

environ 20 ans, ils le proposeront et par la suite la matériel arrivera et vous verrez quelque chose se produire là-bas. C'est d'habitude le matériel.

**M. Howe:** Est-ce une augmentation des dépenses de votre organisation, des Travaux publics, ou...

**M. Camu:** Jusqu'à présent c'est une dépense du ministère des Travaux publics mais nous avons l'intention de transférer ce que nous appelons le programme aussi bien que le financement de toutes les demandes de ports commerciaux au ministère des Transports. Nous espérons que cette année, c'est-à-dire 1972, nous aurons un transfert de responsabilité d'un ministère à l'autre.

**The Chairman:** Mr. Loiseleur.

**Mr. Loiseleur:** I have a question for the President of the St. Lawrence Seaway Authority. Since I am interested in the Lachine Canal which separates my constituency, my question will centre on that canal.

You broached the subject earlier. You know that six or more years ago, many steps were taken and meetings were held by the Lachine Canal Federal Authorities and City of Montreal officials to discuss the possibility of purchasing or turning over the Lachine Canal to the City of Montreal for recreation or other similar purposes. Have any new moves been made in this direction or have no discussions taken place for a long time between the municipal authorities or possibly the Montreal Urban Community, the new regional government, and representatives of the St. Lawrence Seaway Authority?

**Dr. Camu:** At one time I contacted Mr. Lucien Saulnier, who was Chairman of the Executive Committee of the City of Montreal, and asked him whether the City of Montreal would be interested in taking over the canal, subject to certain conditions of course. His reply was: "We are not interested. We are only interested in that area within the city limits." That meant that he was leaving us with the rest of the canal, a problem to be settled with the other municipalities. After all a canal is a whole. If deviations like this are made, you cannot control the water in one part without constructing a dam in the middle. Then there is the whole question of leases and licences controlling the inlets and outlets of water throughout the length of the canal system. There are railways on each side, bridges,



## [Text]

Ensuite, il y a tout un ensemble de baux et licences qui régissent les entrées d'eau et les sorties tout le long du réseau. Il y a des voies ferrées de chaque côté, il y a des ponts, et le reste. Alors, il était très difficile pour nous de dire «Écoutez, vous prenez tout le canal ou vous ne le prenez pas.»

Je comprenais très bien son point de vue. C'est pour cela que ce qui nous a intéressés à la suite de cette réponse a été plutôt de trouver une solution en coopération avec les quatre cités riveraines. Lachine, Lasalle, Ville St-Pierre et Montréal et d'essayer de trouver une solution d'ensemble parce qu'il est vrai que depuis plusieurs années le trafic diminuait, c'est une chose maintenant du passé car c'est terminé. Notre principal problème ensuite a été de trouver les principales fonctions du canal après sa fermeture à la navigation. L'une, bien entendu, c'est de le transformer en aqueduc industriel, ce qui est fait maintenant, parce que nous avons trouvé une formule d'entente qui n'est pas complètement ratifiée, mais qui devrait l'être d'ici une semaine ou deux probablement pour que le flot de l'eau continue à ravitailler les nombreuses industries qui se servent de l'eau à des fins industrielles le long du canal. Il y en a plusieurs qui se sont inquiétées d'une solution qui avait été préconisée à l'époque, soit de remplir le canal. Je pense que c'est une solution qui est peut-être simple en soi, mais elle a été très difficile parce qu'on craignait qu'ainsi, les 16,000 emplois reliés directement aux industries qui se servent de l'eau à des fins industrielles seraient menacés. C'est une solution qu'il a fallu mettre de côté pour se pencher sur l'idée d'abord de laisser l'eau couler afin qu'elle soit utilisée par ces industries, mais que les industries paient un prix qui soit, pas quelque chose de strictement honoraire, mais un taux qui nous permettrait de couvrir les dépenses d'exploitation et d'entretien de l'aqueduc industriel. Je pense que nous sommes tout près d'une entente à ce sujet. Cela a été notre premier pas.

Notre deuxième pas, c'est le canal lui-même. Nous avons toujours reconnu qu'on ne pouvait pas le laisser dans un état tel quel, qu'il faudrait faire quelque chose pour l'embellir ou du moins l'adapter beaucoup mieux au milieu dans lequel il est situé, c'est-à-dire dans cette partie des villes de la région métropolitaine. A ce sujet nous avons, comme je le disais tantôt, retenu les services du bureau de Jean-Claude La Haye et Associés pour faire notre étude. Cette étude recommande un programme à longue échéance, étendu sur plusieurs années, pour transformer le canal non seulement en aqueduc industriel, mais pour l'améliorer à tous les points de vue.

• 1700

L'un des grands problèmes, c'est qu'un canal est toujours une coupure entre des quartiers, des villes qui sont situés de chaque côté. Cela est relié par des ponts de toutes sortes. Notre objectif a été vraiment de remplacer ces ponts-là par des chaussées d'abord, qui étaient plus larges, plus directes, avec la coopération des municipalités. C'est pour cela que nous sommes en pourparlers avec vraiment deux groupes: la ville de Montréal, d'une part, pour le pont de Côte St-Paul qui doit être remplacé par une chaussée. Je dois dire à ce sujet que les travaux sont commencés. Ensuite, au deuxième endroit, la situation est plus complexe; le pont n° 8, à Lachine, sépare vraiment deux municipalités, Lachine d'un côté, Lasalle de l'autre. C'est un pont en trois parties, ce qui est encore plus complexe, et il est vieux et étroit. Là, nous avons offert récemment une contribution de \$280,000, qui fait partie du budget d'aujourd'hui, qui serait notre contribution à la construc-

## [Interpretation]

and so on. Therefore it was very difficult for us to say, "Listen, either you take the whole canal or you do not take it at all."

I understood his point of view. His reply prompted us to try to find a comprehensive solution in co-operation with the four cities along the river, Lachine, Lasalle, Ville St-Pierre and Montreal, because for many years traffic had been decreasing. That is now a thing of the past because it is completed. Our major problem then was to determine the main purposes of the canal after its closing to shipping. The canal was turned into an industrial water supply system because we arrived at a form of agreement which is not completely ratified yet but should be within a week or two. The many industries using water for industrial purposes along the canal will draw their water from the canal. Many people were worried about the solution recommended at the time, namely, to fill the canal completely. In my opinion, this solution may be very simple in itself but would have been very difficult to apply because it was feared that the 16,000 jobs directly dependent on the industries using the water for industrial purposes would be threatened. This solution had to be set aside in favour of the idea of letting the water flow for it to be used by the industries and for the industries to pay a price, not simply a fee but a rate which would enable us to recoup the operating and maintenance expenses of the industrial water supply system. I think that we are all ready for an agreement on this subject. This was our first step.

Our second step is the canal itself. We have always recognized the fact that we could not leave the canal in its present state. Something would have to be done to improve its appearance or at least to adapt it better to its environment. That is to say that part of the cities of the Metropolitan area. As I mentioned before we have retained the services of Jean-Claude La Haye and Associates to conduct this study. This study recommends a long term program spread out over a number of years, to transform the canal not only to create an industrial aqueduct but to improve it from all points of view.

One of the big problems is the fact that the canal is usually the dividing line between the various neighbourhoods or cities which are situated on each side of it. The two municipalities are linked by bridges of all sorts. Our first objective was to replace these bridges by wider and more direct causeways. This of course requires the co-operation of the municipalities. We are now negotiating with two separate groups; with the City of Montreal as regards the Côte St-Paul bridge which is to be replaced by

a causeway, and here, I may add the work is well under way, and with the Municipality of Lachine, about bridge number eight which actually separates two municipalities, Lachine on one side and Lasalle on the other. This is a three part bridge which makes the problem even more complex, moreover the bridge is old and narrow. In our party we have made room for a \$280,000 contribution towards the construction of a new bridge or a new causeway. This amount corresponds exactly to the land for which we are responsible.

For the purpose of redeveloping the Lachine Canal, we have set up a small committee, which is called the Committee for the Development of the Lachine Canal. This committee has been very active and has been in close contact with all the municipalities of that area, in an attempt to find answers to the various problems concerned with the canal. I myself am ready to approach the

[Texte]

tion d'un nouveau pont ou d'une nouvelle chaussée; cela correspond exactement à notre contribution, située à l'intérieur des limites du terrain pour lequel nous sommes responsables.

Afin d'aider au développement et à ce nouveau rôle du canal Lachine, nous, de notre côté, avons créé un tout petit comité qui est le Comité du développement du canal Lachine. Ce comité a été très actif, a entretenu des relations régulières avec toutes les municipalités autour afin de trouver des réponses à ces différents problèmes le long du canal. Je suis bien prêt moi-même à entreprendre des nouvelles démarches, à vérifier, surtout auprès de la Commission métropolitaine, si elle serait intéressée à prendre le canal en bloc, ou bien auprès de chacune des municipalités pour une solution de ce genre. Mais avant d'en arriver là, je pense que nous avons bien d'autres problèmes à régler, parce que le canal Lachine, c'est quand même un portefeuille assez complexe; il y a au moins 250 à 300 baux et licences là-dedans, et cela seulement représente quand même des terrains avec une certaine valeur, ensuite il y a énormément de droits de passage et toutes sortes de choses comme cela. C'est surtout ce qui effraie n'importe lequel successeur qui serait intéressé à prendre le canal Lachine; il n'y a pas seulement certains avantages, il y a aussi beaucoup de responsabilités. C'est un tout, on ne peut pas diviser cela.

Alors cela veut dire une étude assez longue, qui a été faite en partie dans l'étude de La Haye et en partie par nous. Les discussions n'ont jamais cessé entre les villes. Mais à l'heure actuelle, leur préférence, c'est de nous voir administrer cela en autant que nous améliorions d'année en année l'ensemble du canal, l'ensemble de son aspect extérieur.

**M. Loiselle:** Si je comprends bien, monsieur le président, depuis que la Communauté urbaine de Montréal existe, depuis 1970, il n'y a pas eu de rencontre entre des représentants, du Comité exécutif ou du service d'urbanisme, de la Communauté urbaine de Montréal ou de la ville de Montréal avec des représentants de la Voie maritime au sujet du canal Lachine. C'est au point mort.

**M. Camu:** C'est exact à mon niveau, mais j'aimerais m'assurer auprès de M. Carvell. Je crois qu'il y a peut-être un représentant à un niveau technique qui est en contact avec notre comité. M. Carvell qui est notre avocat est aussi le président de ce petit comité qui s'occupe de suivre de très près, non seulement l'évolution mais la solution des problèmes reliés au canal Lachine.

**Mr. J. T. Carvell (Counsel, The St. Lawrence Seaway Authority):** Yes, at the last meeting, which was held in Lachine, there was a representative there of the Comité urbain. Prior to that, the Comité urbain had been invited but had declined, saying that they had no interest. However, in spite of that, there have been some technical discussions at engineering levels and so on but no close liaison until the meeting on March 6 in Lachine with representatives of Lachine, LaSalle, Dominion Bridge, which is an industry which is interested and a representative of Comité urbain.

**M. Loiselle:** J'ai vu cet hiver que vous aviez à peu près fini, ou probablement fini, je n'ai pas eu le temps de vérifier, de remplir tous les bassins. Les bassins des Seigneurs, vous aviez commencé à les remplir, est-ce que vous avez terminé?

[Interprétation]

Metropolitan Commission to see whether it is interested in dealing with the canal as a whole or approach the municipalities individually and try and come up with a similar solution. But, before we get to that point I believe we have many other problems to resolve. The land surrounding the Lachine Canal is valuable land; there are some 250 to 300 leases on the land and numerous permits that have been issued. There is also the problem of passage rights and all sorts of other rights. This is what frightens off people who would be interested in taking over the Lachine Canal. There are not only advantages but there are also numerous responsibilities. It is a whole that cannot be divided.

This would imply a rather lengthy study which has in part been carried out by La Haye and Associates and in part by ourselves. The negotiations with the cities are continuing. Presently the cities seem to prefer to leave the administration of the canal to us, provided we ensure that yearly improvements will be made to the canal as a whole.

**Mr. Loiselle:** If I understand, Mr. Chairman, I believe since the Montreal Urban Community has been created in 1970, there have been no meetings between the representatives of the executive or of the Urban Services Committee of the Montreal Urban Community or of the City of Montreal with the representatives of the Seaway on the subject of the Lachine Canal. They are at a dead-end.

**Mr. Camu:** As far as I am concerned that is the situation, I would however like to check with Mr. Carvell. I believe we have a technical representative working with our committee. Mr. Carvell, who is our lawyer is also the chairman of the committee appointed to study the possible solutions to the Lachine Canal problem.

**M. J. T. Carvell (Conseiller de la Voie Maritime du St-Laurent):** Oui à la dernière réunion qui a eu lieu à Lachine, nous avons eu un représentant de la communauté urbaine. Auparavant, nous avons invité la communauté urbaine mais elle a toujours refusé en disant qu'elle n'y voyait aucun intérêt. Néanmoins, nous avons eu quelques discussions au niveau technique mais il n'y a pas eu de contacts étroits avant la réunion du 6 mars où ce sont réunis les représentants de Lachine, de LaSalle et de *Dominion Bridge*, compagnie qui représente les intérêts de la communauté urbaine.

**Mr. Loiselle:** I noticed this winter that you have almost finished filling in all the basins. Have you finished the filling operations at the Bassins des Seigneurs?



[Text]

• 1705

**M. Camu:** Oui, nous avons fini par remplir tous ces bassins le long du canal et même la plupart d'entre eux sont déjà loués comme terrains de stationnement pour des camions, des autobus et des automobiles; des vendeurs d'automobiles s'en servent à l'heure actuelle. Autrement dit, nous ne laissons pas les terrains inoccupés, nous en tirons un certain revenu qui nous permet de payer une partie de nos dépenses.

**M. Loisel:** Sur le côté nord du canal Lachine, il y avait deux bassins, un directement le long du canal, qui a été rempli et qui dépasse la rue des Seigneurs sur le côté ouest; il en reste encore un petit, entre la rue William et le bassin qui n'est pas encore rempli; est-ce que celui-là a une vocation quelconque?

**M. Camu:** Cela est trop détaillé pour moi; je vais être obligé de demander à M. Carvell s'il est au courant.

**Mr. Loisel:** I do not think Mr. Carvell understood my question.

**Mr. Carvell:** Yes, I did. Thank you. The towing is not done more or less with an over-all design. There will be no major filling except that filling that meets requirements for some project like streets, crossings by the city, and so on. Other than that there will be no more major filling. Major filling was done on the basins at the eastern end. However, there is filling near Des Seigneurs and I do not know whether it is the same basin that you described or not. There is a possibility of doing some filling there because local industries are asking for it and there are interests on both sides and that has not been resolved.

**Mr. Loisel:** I was asked a question about two weeks ago during a union meeting. I will just explain my case and you can reply to me later on by letter if you want to let me know about it.

Just on the north side of the canal on each side of the crossing of Disciener street there is a little basin which is filled in now on both sides, but just about 25 or 30 feet further north there is another basin which is not filled.

**Mr. Carvell:** I do not think that is owned by us.

**Mr. Loisel:** No?

**Mr. Carvell:** I do not think the basin you refer to, although it is connected by a channel, a ditch, is owned by us. However, if I may, I will get in touch with you later.

**Mr. Loisel:** At the time when you are checking that could you see if that ditch is of some use to any company there and, if it is not of any use, what proper steps I should take to have that little basin closed. Every time there is a drowning in the canal it is always in my sector. So, some days I feel that the canal should be covered up. I never expected it to be filled in, though, because there are too many industries around the canal that need the canal for that.

You were saying a few minutes ago, Dr. Camu, that you have 200 leases around the canal? Lease and licences.

**Mr. Loisel:** You mean licences—

**Dr. Camu:** Licences are mostly for pipe lines underneath, aerial cables above, telephones, electricity, right-of-ways, and so forth.

[Interpretation]

**Mr. Camu:** Yes, we have filled in all the basins along the canal and have rented most of them out as parking lots for trucks, buses, cars, and some car dealers are using them right now. In other words, the land is not just sitting there idly. We are making a profit on it which will help to defray our expenses.

**Mr. Loisel:** On the north side of the canal there were two basins, one right alongside the canal extending beyond rue Des Seigneurs on the west side which has been filled; there is however another small one which has not yet been filled in. This basin is behind William Street. Do you have any plans for that particular basin?

**Mr. Camu:** You are asking a very specific question. I will have to ask Mr. Carvell.

**M. Loisel:** Je ne crois pas que M. Carvell ait compris ma question.

**M. Carvell:** Je l'ai comprise, merci. Le remplissage se fait selon un plan-directeur. Il n'y aura plus d'opérations de remplissage, à moins que cela ne soit exigé par des projets tels que des croisements de rues. À part cela, il n'y aura pas d'autre remplissage à grande échelle. On a rempli la fin du secteur est. Néanmoins, on est en train de remplir un bassin au bout de la rue Des Seigneurs et je ne sais pas si c'est le bassin dont vous me parliez. Il est très probable qu'on fasse du remplissage dans ce secteur parce que les industries de la région le demandent et il y a encore des intérêts des deux côtés qui n'ont pas encore été résolus.

**M. Loisel:** Il y a deux semaines on m'a posé une question à une réunion syndicale. Je vais vous l'expliquer et je vous demanderai de me répondre par lettre à une date ultérieure.

Du côté nord du canal, de chaque côté de la de la rue Des Seigneurs, qui a été rempli, mais des deux côtés au nord, à 25 ou 30 pieds, il y a un autre petit bassin qui n'a pas été rempli.

**M. Carvell:** Je ne crois pas que ce bassin nous appartienne.

**M. Loisel:** Non?

**M. Carvell:** Je ne crois pas que le bassin dont vous parlez nous appartienne, même s'il est relié par un canal ou un fossé. Mais si vous voulez bien je vous donnerai la réponse par courrier.

**M. Loisel:** En même temps, pourriez-vous vérifier si ce fossé sert à quelque chose et, sinon, pourriez-vous me dire quelles démarches prendre pour fermer ce bassin. Chaque fois que quelqu'un se noie dans le canal c'est toujours dans mon secteur. C'est pour cette raison que je crois que le canal devrait être rempli. Mais je ne m'attends pas à ce qu'il le soit parce qu'il y a trop d'industries qui s'en servent.

Il y a quelques minutes vous avez dit au Dr Camu que vous aviez 200 baux autour du canal?

**M. Loisel:** Vous parlez de licences ou de permis.

**Dr. Camu:** Des permis pour des pipelines, des câbles aériens, des câbles téléphoniques, l'électricité, etc., droits de passage etc.

[Texte]

**Mr. Loiselle:** Could you tell the Committee how many industrial leases we still have at the canal at Lachine?

**Dr. Camu:** It is very difficult for me to say, but there are many.

**Mr. Loiselle:** In one of the recommendations and at the beginning of your statement you mentioned that you were enthusiastic or going along with suthing the recreation in the application and there was a recommendation in the report that recommended that the canal should be practically a gift. Is that under any authority of the Seaway to see about it or should you transfer that to the municipality, or something like that?

**Dr. Camu:** I agree with you, we are primarily in the shipping business, we are not in the recreation business as such, although along the main canals we have developed tourist facilities which are pretty attractive, and so forth. The canal was transferred to us for administrative purposes and it has been with us ever since. To develop the canal into, let us say, a large recreation area, this should be done by the municipalities together with us or someone else—I do not care. We are keen in pushing the La Haye Report into practice; in other words, to transform the Lachine Canal along those lines.

• 1710

One of the main objections, perhaps coming from me more than anyone else is that there is water left only for industrial purposes. The scenery is an industrial landscape. That is what you have along it and how can you use the canal for pleasure craft and for cruisers and so forth. This has been one of the main areas of discussion between the municipalities and ourselves. In trying to replace these bridges by causeways, we were thinking of a low profile very close to the water with an arch of no more than five feet clearance, but the City of Montreal would like to have 20 feet clearance because they would like to use it again not just for canoes but for pleasure craft that are bigger than that. That costs a lot of money. If you have to, it is almost another bridge and there is quite a difference there. So we have not settled that problem yet. But if that is the intention of the municipalities, I realize that it will be difficult for us to go against it, if everybody else is in favour.

So far, there have been two types of argument: some have been expressed very clearly by Mr. Raymond Rock and others. There are other groups who say, "This is not a historical canal. It is not the same as the Rideau; it is not the same as the Trent. You cannot compare that to the Richelieu waterway," and I agree with them entirely. For almost 125 years or so the Lachine Canal has been an industrial route with industries located along its shores for a very long time. It is still used for that purpose today as an industrial aqueduct and to transform it into another Rideau Canal, I cannot see that myself.

**Mr. Loiselle:** Mr. Chairman, I have another question. Because this gentleman is in charge of all the problems of the canals, perhaps he could reply. I have some information about which I talked to Dr. Camu this morning. I have some information that the City of Montreal has contacted the authority of the seaway in order to have a passage over the canal and that is essential since we have now the east-west autoroute in Montreal. It has been a project of the City of Montreal for the last 15 years to open what was and is known as the Boulevard Georges-Vanier, which is

[Interprétation]

**M. Loiselle:** Pourriez-vous dire au Comité combien de baux industriels existent encore sur le canal Lachine?

**Dr. Camu:** Il est très difficile de répondre à cette question mais je sais qu'il y en a encore plusieurs.

**M. Loiselle:** Dans une de vos recommandations, au tout début de votre présentation, vous avez dit que vous étiez d'accord pour en faire un terrain de récréation. C'est d'ailleurs une des recommandations du rapport, que le canal soit donné gratuitement. Est-ce que ceci relève de la compétence des autorités de la Voie maritime ou faut-il transférer cela aux municipalités?

**Dr. Camu:** Je suis d'accord avec vous, nous sommes surtout concernés par la navigation et non par la récréation. Néanmoins, tout au long du canal nous avons aménagé des terrains pour le tourisme. On nous a chargés d'administrer le canal et nous l'avons fait depuis ce temps-là. L'aménagement du canal pour la navigation de plaisance est une initiative que les municipalités devraient prendre en collaboration avec nous par exemple, peu importe. Nous désirons vivement que les recommandations du rapport La Haye soient mises en pratique; en d'autres termes, que nous procédions à la transformation du canal Lachine dans le sens de ces recommandations.

Une des principales objections que, moi plus que d'autres, je soutiens ardemment, c'est que le volume d'eau qui reste ne peut suffire qu'à l'industrie. Le paysage banal est typiquement industriel. Comment comptez-vous, dans un tel décor, utiliser le canal pour des bateaux ou des yachts de plaisance. C'est une des principales questions que nous avons abordées avec les municipalités. En projetant de remplacer ces ponts par des chaussées, nous songions à l'aménagement d'une plate-forme très près des eaux, avec une voûte d'une hauteur navigable de cinq pieds maximum, mais la ville de Montréal veut une hauteur de vingt pieds afin que non seulement les canots puissent y avoir accès mais également les bateaux de plaisance beaucoup plus gros. Cela coûterait beaucoup plus cher. Pour cette hauteur navigable, ça exigerait presque un autre pont et voilà où se situe la différence. En conséquence, nous n'avons pas résolu le problème. Mais si telle est l'intention des municipalités, il nous sera difficile de nous y opposer surtout si tous les autres sont en faveur de ce projet.

Jusqu'à présent, on a entendu deux arguments: M. Raymond Rock, notamment, s'est exprimé sans ambage. Il affirme: «Ce canal n'a rien d'historique. Ce n'est pas le canal Rideau; ce n'est pas le canal Trent. On ne peut pas le comparer à la voie navigable Richelieu.» Et je suis parfaitement d'accord. Depuis les 125 dernières années pour ainsi dire, le canal Lachine n'a été qu'une voie utilisée par les industries situées le long de son littoral. Aujourd'hui, on l'utilise encore comme aqueduc industriel, et le transformer en un autre canal Rideau, me paraît impensable.

**M. Loiselle:** J'ai une autre question à vous poser à laquelle ce monsieur chargé de tous les problèmes de canaux serait en mesure de répondre. J'ai certains renseignements dont je me suis entretenu ce matin avec le Dr. Camu. J'ai appris que la ville de Montréal est entrée en contact avec les autorités de la voie navigable pour obtenir un passage au-dessus du canal. C'est essentiel depuis que nous avons l'autoroute Est-Ouest, à Montréal. Depuis quinze ans déjà la ville de Montréal projetait d'ouvrir la voie, maintenant connue sous le nom de Boulevard Geor-



[Text]

supposed to cross the canal and go right to the St. Lawrence River.

I was told that some *démarches* were made by the City of Montreal to your department in order to solve that problem but the question was about that 5 or 20 feet. I was told that they were asking for 20 feet. Has there been any further discussion about that? People are interested in having that crossing because the east-west autoroute is going up in Montreal?

**Mr. Carvell:** Mr. Loiselle, with regard to the autoroute crossing that you speak of, if there have been any discussions, they have been just at the engineering level. There have been discussions in regard to the general problem of putting crossings over and leaving a span in the crossings so as not to preclude using the canal for boating at some time in the future.

As Dr. Camu explained, the difficulty has been to set the clearance that should be required. We feel that a clearance of 5 or 6 feet is adequate for any use that the canal could serve as a recreational facility. The City of Montreal has apparently not yet resolved that question. We have not resolved it with them in any case. They have made suggestions of a greater clearance, as large as 20 feet clearance. As the Doctor said, there is a great deal of money involved in the difference between a clearance of 5 or 6 feet and a clearance of 20 feet.

• 1715

**Mr. Loiselle:** Can I deduce from your answer that there is some talk going on about having a causeway there or a passage going over the canal?

**Mr. Carvell:** Yes, the talks go on, day to day at the engineering level. For instance, the inability to resolve the difficulty of clearance has resulted—not the replacement really of the bridge at Côte-St-Paul, we would have liked to have replaced it with a permanent structure and that would have been the end of it, but that it should be preserved for the possibility that it might become a recreational artery—in the fact that a causeway was built under part of the bridge and the moveable span of the bridge has been left there so this span could be opened. Therefore, before the permanent structure is done in the City of Montreal, this difficulty over clearance has to be looked after. However, our engineers are talking to them. There are two sets of people in Montreal to whom they talk, sometimes to other engineers and sometimes to planners, but it has not been resolved yet, either on their part or between us in any event.

**Mr. Loiselle:** Could we expect that from the talks you have had with the City of Montreal to build that structure—I do not want to discuss the five or twenty feet because I am not an engineer and I will let them take care of that—that you expect to have a solution because in doing so you would be able to close des Seigneurs street after that. You could gain a bridge. I do not know if you could use that bridge somewhere else, but you could gain a bridge I cannot see that we should keep that bridge which is very hard for traffic going on there. You must have passed there and it is just like an "S". It has been like that all the time, but that does not mean it has been a good situation. Having that structure for Georges-Vanier Boulevard, I think it would be interesting for all the people in

[Interpretation]

ges Vanier et qui doit traverser le canal pour aboutir directement au St-Laurent.

J'ai appris que la ville de Montréal avait fait des démarches auprès de votre ministère afin de résoudre ce problème mais la question qui demeurerait en suspens concernait la hauteur navigable de cinq pieds ou vingt pieds. Ils exigent, m'a-t-on dit, vingt pieds. Avons-nous réétudié cette question? Les gens voudraient que ce passage se construise à cause de l'autoroute Est-Ouest qui progresse à Montréal.

**M. Carvell:** Monsieur Loiselle, en ce qui concerne les passages de l'autoroute dont vous parlez s'il y a eu des entretiens à ce sujet-là. Ils n'ont porté que sur des questions techniques. Il y a eu des entretiens au cours desquels on a abordé le problème général que pose la construction des passages supérieurs où il faudra prévoir des travées, afin de ne pas empêcher la libre utilisation du canal pour le canotage.

Comme l'expliquait le Dr. Camu, la difficulté a été de s'entendre sur la hauteur navigable qu'il faut adopter. Nous croyons que cinq ou six pieds, c'est suffisant pour répondre aux besoins, c'est-à-dire la navigation de plaisance. La ville de Montréal, n'a apparemment pas encore résolu la question. De toute façon, nous n'avons pas encore tranché la question avec eux. Ils ont proposé une hauteur plus élevée, c'est-à-dire vingt pieds. Ainsi que le faisait remarquer le docteur, la différence de hauteur entre cinq

pieds ou six pieds et vingt pieds, comporte une différence de prix très marquée.

**M. Loiselle:** D'après votre réponse, je déduis qu'il y a des entretiens en cours au sujet de la possibilité de faire construire une chaussée ou un passage enjambant le canal.

**M. Carvell:** Des ingénieurs se réunissent tous les jours pour discuter de la question. Ainsi, l'impossibilité de trancher la question de la hauteur navigable n'a pas donné lieu au remplacement du pont de Côte-Saint-Paul par une structure permanente ce qui aurait mis fin au problème. On a pensé que l'ensemble pourrait être utilisé à des fins récréatives et l'on a construit une chaussée sous une partie du pont et la travée mobile du pont a été laissée en place afin qu'elle puisse être ouverte. En conséquence, avant que l'on puisse parler de structure permanente dans la ville de Montréal, la question de la hauteur navigable doit être tranchée. Toutefois, nos ingénieurs ont abordé la question avec eux. Ils se sont adressés des spécialistes de Montréal, des ingénieurs et des urbanistes mais ils ne sont arrivés à aucune entente ni entre eux ni avec nous.

**M. Loiselle:** Des entretiens que vous avez eus avec la ville de Montréal, pouvons-nous conclure que cette structure sera construite—je fais abstraction ici du débat de la hauteur navigable de 5 ou 20 pieds parce que je ne suis pas un ingénieur et je préfère les laisser s'occuper eux-mêmes de cette question. Vous vous attendez à une solution parce que de cette façon vous seriez en mesure de fermer la rue des Seigneurs après cela. Vous gagneriez un pont. Je ne sais pas si vous pourriez utiliser ce pont ailleurs, mais vous pourriez gagner un pont; je ne vois pas son utilité, il est d'ailleurs très difficile d'accès. Vous avez dû passer par là et c'est un véritable S. C'est comme ça depuis toujours mais cela ne signifie pas que c'était une situation idéale. Dotés de cette structure pour le boulevard Georges Vanier,

[Texte]

Montreal to use the structure that you will have there and demolish the one in des Seigneurs.

**Mr. Carvell:** We are very anxious to have the situation with regard to crossings finished and to make contributions where our interests intrude as the one that we promised toward the replacement of the bridge at Lachine. However, there is still this cleavage between us because we have not resolved this difficulty of what sort of a future the canal and the Wellington tunnel have. We have talked to them about that. We talked to them about Côte-St-Paul because Côte-St-Paul in our minds was urgent. We have talked very little about des Seigneurs and and we do understand that it will probably be possible, when the other difficulties are resolved, to do away with that bridge and an equivalent crossing will be planned by Montreal which would perhaps have the contribution made to it of the amount that it would cost us to fix up des Seigneurs if it were to stay.

**Mr. Loiselle:** Mr. Chairman, he put that question in my mouth. He just talked about the Wellington tunnel.

**The Chairman:** If he keeps putting words in your mouth you will be talking for half an hour, Mr. Loiselle.

**Mr. Loiselle:** This is one of the few times I am using my privileges in the committee, Mr. Chairman.

Since you talked about the Atwater Tunnel there, that is another subject which we have been talking about for the last 10 years. I heard about it lately. I thought that thing was settled.

**Mr. Carvell:** Excuse me, not the Atwater Tunnel, the Wellington Tunnel.

**Mr. Loiselle:** The Wellington Tunnel, yes, excuse me. Yes, the Atwater Tunnel is quite new compared to Wellington.

I was at the luncheon in January and I thought that thing was solved, from the word of Mr. X, because he promised that it would be filled in. It was only a question of engineering to decide if it was to be an overpass...

**Mr. Carvell:** That is within the city's jurisdiction entirely and they have talked to us about it because they felt that perhaps there should be some involvement on our part.

• 1720

We are now in the process of maintaining and trying to convince them that there is no involvement on our part, that the involvement of the federal government in the Wellington Tunnel was discharged when the tunnel was built, and if they want to fill it and replace it we have offered them a little strip of land. They will put in a new crossing which will have a little different alignment and will involve some land which is now administered by The Seaway Authority. We have indicated that that land will be contributed to them.

**Mr. Loiselle:** From your answer, I deduct that the reconstruction of the Wellington Tunnel is the sole responsibility of Montreal?

**Mr. Carvell:** Right.

[Interprétation]

je crois que tous les gens de Montréal seraient heureux de l'utiliser et de démolir celle qui se trouve à la rue des Seigneurs.

**M. Carvell:** Nous avons hâte que la question des passages soit réglée et de pouvoir agir là où nos intérêts nous appellent; il y a pas exempté le problème du remplacement du pont à Lachine. Toutefois, il existe encore un point de divergence entre nous; nous ne sommes pas encore arrivés à nous mettre d'accord sur ce que deviendront le canal et le tunnel Wellington. Nous avons abordé la question. Nous avons également abordé la question de la Côte-Saint-Paul parce que selon nous, cette question est urgente. Il a été à peine question de la rue des Seigneurs et il semble, lorsque les autres difficultés auront été aplanies, qu'il sera possible de se débarrasser de ce pont, qui sera remplacé par des passages selon les plans élaborés par la ville de Montréal qui pourrait utiliser l'argent qu'on aurait dépensé pour réparer le pont de la rue des seigneurs si on le conservait.

**M. Loiselle:** Monsieur le président, il a pratiquement posé la question pour moi. Il vient juste d'aborder la question du tunnel Wellington.

**Le président:** S'il continue à vous inspirer de la sorte, vous parlerez pendant une demi-heure monsieur Loiselle.

**M. Loiselle:** C'est une des rares fois où j'utilise mes privilèges au Comité monsieur le président.

Vous avez abordé la question du tunnel Atwater, mais il y a un autre sujet que nous débattons depuis au moins dix ans. Dernièrement, j'ai entendu qu'on en reparlait. Je croyais que cette question avait été tranchée.

**M. Carvell:** Excusez-moi, il ne s'agissait pas du tunnel Atwater mais du tunnel Wellington.

**M. Loiselle:** Le tunnel Wellington oui, excusez-moi. Oui, le tunnel Atwater est assez neuf si nous le comparons au tunnel Wellington.

J'ai assisté à un déjeuner en janvier et je croyais que cette question avait été résolue d'après ce qu'on en disait et des promesses qui auraient été faites à ce sujet. Il ne restait qu'à trancher un point technique, à savoir si on allait construire un passage supérieur.

**M. Carvell:** C'est une question qui relève uniquement de la ville et ils l'ont abordé avec nous en croyant que peut-être nous devrions nous intéresser aussi à cette question.

Nous essayons de maintenir la situation et de les convaincre que nous ne sommes plus concernés, que le gouvernement fédéral n'est plus concerné par le tunnel Wellington depuis sa construction, et s'ils désirent le combler et le remplacer, nous leur avons offert une petite parcelle de terrain. Ils feront une nouvelle percée, orientée un peu différemment, et auront besoin d'une partie de terrain qui relève actuellement de l'Administration de la voie maritime. Nous leur avons dit que nous leur fournirions le terrain.

**M. Loiselle:** D'après votre réponse, l'entière responsabilité de la reconstruction du tunnel Wellington appartient à Montréal?

**M. Carvell:** Exact.



[Text]

**Mr. Loiselle:** It is a good thing to know. Thank you.

**The Chairman:** Gentlemen, I wonder if the Committee would agree to passing the three votes while we have a quorum and we will then carry on with questions.

Votes 120, L125 and 130 agreed to.

**The Chairman:** That completes the estimates of The St. Lawrence Seaway Authority. Mr. Rock you have the floor.

**Mr. Rock:** Thank you very much, Mr. Chairman. Dr. Camu, when this Committee on Transport and Communications which looks into parks was constituted again at this session, and when the Committee on Indian Affairs and Northern Development, which looks into parks was constituted, I gave them a copy of the short history of the Lachine Canal and asked both committees to have their steering committees take this under discussion.

As you know, I was very disappointed when Mr. Chrétien announced the names of eight canals to be part of the national parks system and the Lachine was not included, as you said before. You know that I have made quite a few speeches in this regard. You did mention to Mr. Gérard Loiselle about the La Haye Report and I am happy that Mr. Loiselle is interested for a change in the future of the Lachine Canal. Thank you very much.

**Mr. Loiselle:** It is a good purpose.

**Mr. Rock:** In the recommendation of the La Haye Report they strongly recommend that The St. Lawrence Seaway Authority make representation to the Department of Regional Economic Expansion to conduct an over-all study of recreation in the Montreal region. The development of the canal and its immediate surroundings should form an integral part of the study. I would like to know if this report was sent to Mr. Marchand and if his department will conduct such a study?

**Dr. Camu:** Mr. Chairman, it is correct. We have approached them as a follow-up to this survey, but it is going in two stages. The first stage was to solve the problem of the industrial use of the water with the local industries; this has taken much longer than was expected. You know all the reasons why and there was so much representation. It was really only a question of price: how much are they going to pay for the water? This has been a very difficult point, and until we were able to reach that, they said solve that first problem, then we will start planning the other aspects of it.

This has been the basic approach. I would like to say here that it has been very difficult for us to convince the industry to reach what I would call, a minimum price per 1,000 gallons of water.

They would have liked to keep getting the water free and this has not been possible from our point of view. We told them many times that throughout the area if they were linked to a municipal system they would pay 25 cents and even more per 1,000 gallons. Here we were looking for something like 7 cents and 6 cents and so forth, and they even considered that too much.

Discussion have been going on for about a year and a half on this. Six months before the expiry date of August, 1971, we said to them, "That is the end of it; if we do not reach an agreement we will send you the bills and you will have to pay them", and we still have not been able to. So, it is done by stages and I think the answer to your question is yes, it will come to that eventually. We are disappointed that we have not been able to make further progress with that vital point, number one.

[Interpretation]

**M. Loiselle:** C'est bon à savoir, merci.

**Le président:** Messieurs, le Comité est-il d'accord pour adopter les trois crédits pendant que nous avons le quorum, nous continuerons ensuite les questions.

Crédits 120, L125, et 130 adoptés.

**Le président:** Nous en avons donc terminé avec les prévisions de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Monsieur Rock vous avez la parole.

**M. Rock:** Merci beaucoup, monsieur le président. M. Camu, lorsque le Comité des Transports et des Communications, que la question des parcs intéresse, s'est réuni à nouveau au début de cette session, et lorsque s'est réuni le Comité des Affaires indiennes et du Nord canadien, que la question des ports intéresse également, je leur ai donné un exemplaire du bref historique du canal Lachine, en leur demandant de charger leurs comités directeurs d'en discuter.

Comme vous le savez, quand M. Chrétien a annoncé les noms des huit canaux qui feront partie du système des parcs nationaux, j'ai été très déçu de constater que le canal Lachine n'en faisait pas partie. Vous savez que j'en ai parlé assez longuement. Vous avez parlé du rapport LaHaye à M. Gérard Loiselle et je suis heureux de voir que M. Loiselle s'intéresse pour une fois à l'avenir du canal Lachine. Merci beaucoup.

**M. Loiselle:** C'est une bonne cause.

**M. Rock:** Le rapport LaHaye recommandait vivement que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent demande au ministère de l'Expansion économique et régionale d'entreprendre une étude générale des installations récréatives de la région de Montréal. L'aménagement du canal et des alentours devrait faire partie de cette étude. Je désire savoir si ce rapport a été envoyé à M. Marchand et si son ministère a l'intention d'entreprendre cette étude?

**M. Camu:** Monsieur le président, c'est exact. Nous avons pris contact avec eux pour compléter cette étude, mais il faut distinguer deux stades. Le premier stade consistait à résoudre le problème de l'utilisation industrielle de l'eau par les industries locales; cela a été beaucoup plus long que nous le pensions. Vous en savez les raisons, on en a beaucoup parlé. Il s'agissait en réalité d'une question de prix: combien devait-on faire payer pour l'utilisation de l'eau? Cela a posé de nombreux problèmes, et jusqu'à ce que nous puissions y apporter une solution, le ministère nous a dit de résoudre ce problème d'abord, avant de passer aux autres aspects de la question.

Nous avons procédé de cette manière. Je précise qu'il nous a été très difficile de convaincre l'industrie d'adopter un prix minimum par millier de gallons d'eau.

Ils auraient aimé continuer à utiliser l'eau gratuitement mais, de notre point de vue, cela n'était pas possible. Nous leur avons dit et répété que dans toute la région, s'ils étaient branchés sur un système municipal ils devraient payer 25c. et plus par mille gallons d'eau. Ils espéraient obtenir l'eau à sept et six cents et considéraient que c'était déjà trop.

Les discussions se sont poursuivies pendant un an et demi. Six mois avant la date limite d'août 1971, nous leur avons dit: «Cela suffit, si nous ne nous mettons pas d'accord, nous vous enverrons la facture et vous devrez la payer»; nous n'avons pas encore pu le faire. Donc, nous procédons par stades successifs et je crois pouvoir répondre à votre question: oui, nous finirons par en arriver là. Nous sommes déçus de n'avoir pu faire de progrès à ce stade vital, le premier.

[Texte]

• 1725

**Mr. Rock:** Dr. Camu, is it possible, since this is a transport committee and it may involve problems of canals, and particularly this one, that you could possibly make available copies of the La Haye Report to members of this Committee and also to the members of the Committee on Indian Affairs and Northern Development? The reason I ask you this is because it is difficult for me, being one of the few people here to have this report, to discuss with all of the gentlemen here the recommendations of the La Haye Report.

**The Chairman:** They all have it.

**Mr. Rock:** No, they do not all have it.

**The Chairman:** Oh, yes.

**Dr. Camu:** We checked the distribution of this report, which is costly, and so forth, and 11 copies like that were given to the Committee about a year ago.

**Mr. Rock:** Could you make copies available to members of the Committee on Indian Affairs and Northern Development? I also brought this matter up with them and they are interested in parks and I was disappointed that this is not an integral part of the park system now.

**Dr. Camu:** May I answer your question? The answer is yes, we will follow up your suggestion and we will distribute another dozen copies to the members of that Committee.

**Mr. Rock:** I appreciate that very much, Dr. Camu.

I would like to thank you and Mr. Carvell for the manner in which you are handling the construction of the new bridge or causeway in Lachine, for which you have made available \$280,000 for the construction. I think in this instance there is more co-operation now than there was in the past, although I do not know whether Mr. Carvell has anything new to report. Do you think the agreements will be successful? Will the city of La Salle agree to bring the railroad system into that bridge?

**Mr. Carvell:** I am hopeful that Mr. Lessard will give me some news on that.

**Mr. Rock:** I am very happy about that.

May I now ask Mr. Carvell a question. He was at that meeting in Lachine and this is where Mr. Desautels who does not only represent the MUC, he is loaned to the MUC by the city of Montreal, he represented the city of Montreal and the MUC, and he said that they both would like to see that the bridges are not built at a low level but at a high level not only because they are interested that it be retained for pleasure craft but also that the government of the Province of Quebec is vitally interested and are looking into this matter as well. Is that not right? He mentioned this at the meeting, I understand.

**Mr. Carvell:** Yes. I do not know, but I think it was some departments of the provincial government.

**Mr. Rock:** Yes. It seems that they were vitally interested for the purpose of retaining it for pleasure craft and also they realized that there is industry scattered all over Quebec that is manufacturing boats and this would be an ideal place for some of them to possibly move into for this purpose where they have these water rights.

Let us discuss the canal as it is. Historically I know it has been changed three times and dug up three times, this is

[Interprétation]

**M. Rock:** Monsieur Camu, vous serait-il possible de faire parvenir des exemplaires du rapport sur La Haye aux membres de ce Comité et du Comité des Affaires indiennes et du Nord Canadien, car ces comités s'occupent des problèmes posés par les canaux. Je vous demande cela, car il m'est difficile, étant l'une des rares personnes à posséder ce rapport, d'en discuter avec les députés.

**Le président:** Nous possédons tous le rapport.

**M. Rock:** Non, tous ne l'ont pas.

**Le président:** Mais si.

**M. Camu:** Nous avons pris des renseignements au service de distribution, et 11 exemplaires de ce rapport, qui coûte assez cher, ont été donnés au Comité il y a environ 1 an.

**Mr. Rock:** Pourriez-vous en donner des exemplaires aux membres du Comité des Affaires indiennes et du Nord canadien? J'en ai parlé avec eux, et ils s'intéressent beaucoup à la question des parcs; et je suis déçu de constater que cela ne fait pas déjà partie intégrante du système des parcs.

**M. Camu:** Puis-je vous répondre? Oui, nous accepterons votre suggestion et nous enverrons une douzaine d'exemplaires aux membres de ce Comité.

**M. Rock:** Je vous en suis très reconnaissant, monsieur Camu.

Je désire vous remercier ainsi que M. Carvell pour la façon dont vous vous occupez de la construction du nouveau pont ou passage de Lachine, construction à laquelle vous avez apporté une contribution de \$280,000. Dans ce domaine, je pense que la coopération est bien meilleure qu'elle ne l'était jadis; je ne sais pas si M. Carvell a quelque chose de nouveau à nous dire. Pensez-vous que les accords seront conclus? La Ville de LaSalle acceptera-t-elle de faire passer le système de voies ferrées par ce pont?

**M. Carvell:** J'espère que M. Lessard m'en donnera des nouvelles.

**M. Rock:** J'en suis très heureux.

Je m'adresse maintenant à M. Carvell. Il était présent à cette réunion à Lachine et M. Desautels y était également; ce dernier ne représente pas seulement la CUM; il est prêté à la CUM par la Ville de Montréal; il représente la Ville de Montréal et la CUM. Il a déclaré que la Ville de Montréal et la CUM préféreraient des ponts construits à un haut niveau, non seulement parce que cela permettrait de faire des aménagements pour des embarcations de plaisance, mais également parce que le gouvernement de la province de Québec s'intéresse de très près à cette question. Est-ce exact? Je crois qu'il en a parlé lors de cette réunion.

**M. Carvell:** Oui. Je n'en suis pas certain, mais je pense qu'il s'agissait de certains ministères du Gouvernement provincial.

**M. Rock:** Oui. Il semble qu'ils s'intéressent de très près aux aménagements pour les embarcations de plaisance, et ils se sont également rendu compte que des industries dispersées dans tout le Québec construisent des embarcations; cette région où les industries pourraient utiliser des voies d'eau serait donc idéale pour un regroupement.

Un mot de l'état actuel du canal. Je sais qu'il a été modifié et creusé 3 fois; c'est exact, mais il se trouve



## [Text]

true, but it is still dug in the same ditch in the same place, so there it is. It is not like the old Beauharnois Canal. Then across the river you built the Soulanges Canal and then you built the new Beauharnois Canal, and these two become historic, but dead as well. I think it was completely wrong that we sold the old Soulanges Canal to the Province of Quebec. I think this could have been retained for pleasure craft.

• 1730

Why I am saying this to you, Mr. Camu, is that when I was 15 years old I had a canoe in Lake St. Louis and I used to take the old canal system right out to the Thousand Islands and go camping with some boys and come back. No one can do that today. They are bottlenecked right where they are. They cannot go any further and, of course, your Seaway only allows large boats of 20 feet and over.

I said once before that at the time of the construction of the Seaway when Mr. Chevrier was in Lachine at a Chamber of Commerce meeting when all the people there were very much disturbed about not having the same use as they had in the past with their small motor boats, he assured everybody at that time that when they closed the old canal they all would be able to use the new canal. He did not make any restrictions and this is where he had all the support for the new canal when it was not even started. It was just talked about at that time. He was getting support, public opinion, public support, but then when it was opened there were restrictions. So, therefore, all these people who own small craft cannot leave Lake St. Louis which I think is wrong.

Anyway with all the answers that I have received today and the answers that you gave Gérard Loiselle, I am happy that this is not a closed case, but I remember the answer I received from the Parliamentary Secretary, Mr. Chrétien, which was not enlightening at all. He just said for the reason that it is not historic enough and this I do not accept because...

**The Chairman:** I hope when you mentioned Mr. Loiselle and yourself you did not forget me.

**Mr. Rock:** Yes, I missed you, Pit. I am sorry, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I believe the biggest part of the canal is my own riding.

**Mr. Rock:** That is right. Yes, and I am glad I am getting some co-operation from you, Pit, and also from you, Gérard Loiselle.

The thing is this that you have the industry there. This is true, but remember you have to look across the river here at Eddy Match. It will be removed one day. Nobody knows in the future what the view of that area is going to be, what the intentions will be and I think it is a shame, particularly when you still have to supply water in that canal. Since that canal has to remain there as a supplier of water, as an aqueduct, it could easily then be also used for pleasure craft at the same time and this is, I think, one of my main arguments. I know that those industries could never afford to connect with the City of Montreal for water supply. It would cost them a fortune and I believe it would be impossible for the City of Montreal to build a plant of double capacity. I believe the federal government is today stuck with that canal. I would not want the City of Montreal, the NUC nor the provincial government to do the job.

## [Interpretation]

toujours au même endroit. Ce n'est pas comme le vieux Canal Beauharnois. Le Canal Soulanges, puis le nouveau Canal Beauharnois ont été construits de l'autre côté de la rivière, ils sont devenus historiques, mais cela ne les rend pas plus utiles. Je crois que nous avons eu entièrement tort de vendre le vieux Canal Soulanges à la province de Québec. On aurait pu le consacrer à la navigation de plaisance.

Je vous dis ceci, monsieur Camu, parce que j'allais en canot sur le lac Saint-Louis et j'avais l'habitude d'emprunter l'ancien réseau de canaux juste à la sortie des Milles Îles pour aller camper avec des camarades. On ne peut plus le faire aujourd'hui. Il y a un goulot d'étranglement juste à cet endroit. On ne peut s'avancer plus loin et, bien sûr, la voie maritime permet uniquement le passage de bateaux plus importants de 20 pieds et plus.

J'ai déjà raconté qu'au moment de la construction de la voie maritime, lorsque M. Chevrier assistait à une réunion de la Chambre de commerce de Lachine et alors que tous les résidents étaient fort ennuyés de ne plus pouvoir se servir comme auparavant de leurs petites embarcations à moteur, il nous avait assuré qu'après la fermeture de l'ancien canal, on pourrait emprunter le nouveau. Il n'a fait aucune restriction et il a donc eu tout le soutien nécessaire pour la construction du nouveau canal, avant même le début des travaux. On en a parlé uniquement à ce moment. Il a reçu l'appui public, mais des restrictions ont été formulées dès l'ouverture du nouveau canal, de sorte que les propriétaires de petites embarcations ne peuvent plus quitter le lac Saint-Louis. Il s'agit là, à mon avis, d'une erreur.

De toute manière, vu toutes les réponses que j'ai reçues aujourd'hui et celles que vous avez données à Gérard Loiselle, je suis heureux de constater que le dossier n'est pas encore clos. Je me rappelle cependant la réponse donnée par le secrétaire parlementaire, M. Chrétien, lorsqu'il ne donnait absolument aucune précision. Il avait uniquement dit que le canal n'était pas suffisamment «historique» et je n'accepte pas cette réponse car...

**Le président:** J'espère que lorsque vous faites mention de M. Loiselle et de vous-mêmes, vous ne m'oubliez pas.

**M. Rock:** C'est vrai, je vous ai oublié. Je suis désolé, monsieur le président.

**Le président:** Je crois que la plus grande partie du canal se trouve dans ma circonscription.

**M. Rock:** C'est exact. Oui, et je suis heureux de constater votre coopération, Pit, ainsi que celle de Gérard Loiselle.

En fait, il y a des industries à cet endroit. C'est exact, mais n'oubliez pas de jeter un coup d'œil, de l'autre côté de la rivière, sur les usines d'allumettes de la compagnie Eddy. Un jour, ces usines vont disparaître. Personne ne sait ce que l'endroit va devenir, personne ne sait quelles sont les projets et je pense que c'est un scandale, étant donné tout particulièrement qu'il faut continuer à alimenter le canal en eau. Étant donné que ce canal doit rester ouvert car il constitue une source de production d'eau, tout comme un aqueduc, on pourrait également l'utiliser pour la navigation de plaisance et c'est là, je crois, l'un de mes arguments principaux. Je sais que ces industries ne pourraient pas se permettre de faire venir l'eau de la ville de Montréal. Cela leur coûterait une fortune et je crois également qu'il serait impossible à la ville de Montréal de construire une usine d'une capacité double. Je crois que le gouvernement fédéral se trouve véritablement enlisé dans

[Texte]

I would prefer that this canal be transferred from your department because it is a headache to you, Mr. Camu, and I know it is. You have to administer it and you are not in here as a parks and playgrounds department. I would like to see that canal transferred to the Department of Transport and then from the Department of Transport to the Department of Indian Affairs and Northern Development for this purpose. I would like to see Mr. Marchand's department actually study this immediately rather than wait in stages because no matter which way you look at that, the stage is still going to be there no matter how long it takes. The water has to be supplied no matter what sort of a contract or licence you give. This will not make any difference.

I was happy when Mr. Desautels was at that meeting informed the City of Lachine that the bridge would have to be at a certain height in order to allow pleasure craft in because they would like to see the canal used for pleasure craft.

**The Chairman:** Is that all, Mr. Rock?

**Mr. Rock:** Yes, unless Mr. Camu has any comments to make on what I have said.

**Mr. Camu:** I do not at this time, but I think the message is pretty clear. This question of transfer of responsibility is, of course, above our own responsibility. We have been given the administration of the canal as it is today and, if you wish, it will be pretty clear we will carry the message to those who are concerned.

**Mr. Rock:** Would you also again bring up the matter of this La Haye Report to the department that Mr. Marchand is in charge of. Possibly they would study the potential of this canal for the future.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. McNulty:** May I move an adjournment.

**The Chairman:** I want to thank you, Mr. Camu, and your staff for your attendance here.

• 1735

**Mr. Rock:** If any of you gentlemen have not received a copy of the *History of the Lachine Canal*, I have some available here.

**Mr. Camu:** May I again thank you, Mr. Chairman and you, gentlemen, for having given us permission to go on.

**The Chairman:** It was a pleasure to have you with us, Dr. Camu. Thank you, gentlemen.

[Interprétation]

ce canal. Je ne veux pas que ce soit la ville de Montréal, ni la CUM, ni encore le gouvernement provincial qui aient à assumer cette tâche. J'aimerais que ce canal relève de votre Ministère, car il s'agit d'un casse-tête pour M. Camu, et je le sais partinemment bien. Vous devez en assumer l'administration et ce n'est pas pour y jouer le rôle d'un ministère des parcs et des terrains de jeux. J'aimerais voir ce canal relevé de la compétence du ministère des Transports et ensuite transféré à celle du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, aux mêmes fins. J'aimerais voir le ministère de M. Marchand entreprendre l'étude immédiate de cette question plutôt qu'adopter une politique d'atermoisement car, quelque soit la manière dont on envisage la chose, la question n'en demeurera pas moins ce qu'elle est, et aussi longtemps qu'il le faudra. Il faut continuer à amener l'eau, quel que soit le contrat ou la licence que vous accordiez. Il n'y a aucune différence.

J'ai été heureux de voir que M. Desautels avait assisté à la réunion et avait informé la cité de Lachine que le pont devrait être construit à une certaine hauteur, afin de permettre le passage des embarcations de plaisance, car il était désireux que le canal soit utilisé pour la navigation de plaisance.

**Le président:** Est-ce tout, monsieur Rock?

**M. Rock:** Oui, à moins que M. Camu n'ait une observation à formuler à propos de ce que je viens de dire.

**M. Camu:** Ce n'est pas le cas pour le moment, mais je pense que le message est bien clair. Cette question de transfert de compétence n'est, bien sûr, plus de notre ressort. On nous a assigné la tâche d'administrer le canal tel qu'il existe aujourd'hui et, si vous le désirez, nous pourrions clairement transmettre le message aux personnes intéressées.

**M. Rock:** Voudriez-vous également soumettre le rapport La Haye au Ministère de M. Marchand? Il pourrait peut-être étudier les possibilités d'avenir de ce canal.

**Le président:** Merci.

**M. McNulty:** Puis-je proposer l'ajournement?

**Le président:** Je tiens à vous remercier, monsieur Camu, ainsi que les membres de votre personnel, de vous être joints à nous aujourd'hui.

**M. Rock:** Si certains d'entre vous n'ont pas reçu d'exemplaire de l'*Histoire du canal Lachine*, j'en ai ici quelques-uns.

**M. Camu:** J'aimerais à nouveau vous remercier, monsieur le président, ainsi que vous, messieurs, de nous avoir permis de continuer.

**Le président:** Ce fut un plaisir pour nous, Dr. Camu. Merci, messieurs.











HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Tuesday, March 21, 1972

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

201-86-22  
-782  
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 3

Le mardi 21 mars 1972

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1972-73  
Department of Communications  
Canadian Overseas Telecommunication  
Corporation.

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1972-1973  
Ministère des Communications  
Société canadienne des télécommunications  
transmarines.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

and Messrs.

Allmand	Horner
Benjamin	Howe
Crossman	LeBlanc ( <i>Rimouski</i> )
Forget	Loiselle
Forrestall	Matte

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

et Messieurs

McCleave	Smith ( <i>Saint-Jean</i> )
McNulty	Thomas ( <i>Maisonneuve-</i> <i>Rosemont</i> )
Portelance	Thomas ( <i>Moncton</i> )—(20).
Rock	
Skoberg	

(Quorum 11)

*Greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4) (b)

Messrs. Duquet and Pringle replaced Messrs. Smith  
(*St. Jean*) and Loiselle on March 21, 1972

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

MM. Duquet et Pringle remplacent MM. Smith  
(*Saint-Jean*) et Loiselle le 21 mars 1972.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, March 21, 1972.  
(7)

## [Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 p.m., this day, the Chairman, Mr. Lessard (LaSalle), presiding.

*Members present:* Messrs. Allmand, Crossman, Duquet, Forget, LeBlanc (Rimouski), Lessard (LaSalle), McCleave, McNulty, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (Maisonneuve-Rosemont).—(13).

*Appearing:* The Honourable Robert Stanbury, Minister of Communications.

*Witnesses: From the Department of Communications:* J. H. Chapman, Acting Deputy Minister; D. F. Parkhill, Assistant Deputy Minister (Planning); de Montigny Marchand, Assistant Deputy Minister (Operations); F. G. Nixon, Administrator, Telecommunications Bureau.

The Committee had for consideration the Main Estimates 1972-73 of the Department of Communications and the Canadian Overseas Telecommunications Corporation.

The Minister of Communications, The Honourable Robert Stanbury, made an opening statement and responded to questions thereon.

Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications and Vote L10 relating to the Canadian Overseas Telecommunications Corporation were carried.

At 9:40 p.m., the Committee adjourned until 11:00 a.m. Thursday, March 23, 1972.

## PROCÈS-VERBAL

Le mardi 21 mars 1972  
(7)

## [Traduction]

Le Comité permanent des Transports et des communications se réunit aujourd'hui 8 h 10 du soir sous la présidence de M. Lessard (LaSalle).

*Députés présents:* MM. Allmand, Crossman, Duquet, Forget, LeBlanc (Rimouski), Lessard (LaSalle), McCleave, McNulty, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (Maisonneuve-Rosemont).—(13).

*Comparait:* L'honorable Robert Stanbury, ministre des Communications.

*Témoins: Du ministère des Communications:* MM. J. H. Chapman, sous-ministre (adjoint); D. F. Parkhill, sous-ministre (planification); de Montigny Marchand, sous-ministre adjoint (Exploitation); F. G. Nixon, administrateur, Bureau de gestion des télécommunications.

Le Comité entreprend l'étude du budget du ministère des Communications et de la Société canadienne des télécommunications transmarines pour l'année 1972-1973.

Le ministre des Communications, l'honorable Robert Stanbury fait une déclaration préliminaire et répond ensuite aux questions qu'on lui pose.

Les crédits 1 et 5 du ministère des Communications et le crédit L10 de la Société canadienne des télécommunications transmarines sont adoptés.

À 9 h 40 du soir le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 23 mars 1972 à 11 h. du matin.

*Le greffier du Comité*

R. V. VIRR

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 21, 1972.

• 2009

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, I think we can begin even though we do not have a quorum yet.

We have for consideration tonight the estimates of the Department of Communications. There will be two votes on this department, Vote 1 and Vote 5. We will leave Vote 1 open for general discussion.

## DEPARTMENT OF COMMUNICATIONS

Department

Budgetary

Vote 1—Communications—Operating expenditures, the grant listed in the Estimates and contributions and authority to spend revenues received during the year including the spending of fees received by the Canadian Radio-Television Commission for broadcasting licences—\$16,324,000

After this vote is approved, we will have for consideration also the Canadian Overseas Telecommunication Corporation under Vote L10 on page 3-2 of the Estimates.

**Mr. Skoberg:** What happened to the meetings that we had organized with the Minister of Transport? What we have here now is to March 28 and shows nothing with the Minister of Transport on the agenda unless something else is coming out.

**The Chairman:** I was going to suggest to you that we hear the Canadian Transport Commission on Tuesday, March 21, at 11 a.m.

**Mr. Skoberg:** Yes, but could we have the Minister of Transport before that?

**The Chairman:** He is not available right now.

**Mr. McCleave:** Leave it to the steering committee.

**The Chairman:** We have a very hard situation right now because we are sitting. We have the honour to have with us tonight, on my right, the Honourable Robert Stanbury and I ask Mr. Stanbury to introduce his personnel. Mr. Stanbury.

**Hon. R. Stanbury (Minister of Communications):** Mr. Chairman, I would like to introduce the Acting Deputy Minister on my right Dr. J. H. Chapman, who is usually Assistant Deputy Minister, Research. Next to him is the Assistant Deputy Minister for Operations, Mr. Demonstigny Marchand and next is Mr. D. F. Parkhill, Assistant Deputy Minister, Planning. In addition we have with us the Administrator of the Telecommunications Bureau, Mr. F. G. Nixon who has been here many times before under various guises; Mr. Fernand Godbout Director General of Finance and Administration; Mr. P. J. Gauvin, Director of Finance, and Madame Christine Sirois, Director of Information Services.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 21 mars 1972

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, je crois que nous pouvons maintenant ouvrir la séance bien que nous n'ayons pas encore un nombre suffisant de membres.

Nous étudions ce soir les prévisions budgétaires du ministère des Communications. Nous avons deux crédits à apporter pour ce ministère, le crédit 1 et le crédit 5. Nous réserverons le crédit 1 pour les délibérations générales.

## MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

Ministère

Prévisions budgétaires

Crédit 1—Communications—Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au Budget et contributions; autorisation de dépenser les recettes réalisées durant l'année financière, y compris les droits de licence de la radiodiffusion perçus par le Conseil de la radio-télévision canadienne—\$16,324,000

Après l'approbation du crédit, nous étudierons le crédit L10 concernant la société canadienne des télécommunications transmarines, à la page 3-2 du Budget.

**M. Skoberg:** Qu'est-il advenu des réunions que nous avons organisées avec le ministre des Transports? L'ordre du jour est jusqu'au 28 mars et ne mentionne rien avec le ministre des Transports à moins qu'il le soit ailleurs.

**Le président:** Je vais vous proposer d'entendre la Commission canadienne des transports le mardi 23 mars à 11 h. 00.

**M. Skoberg:** Oui, mais le ministre des Transports pourrait-il être entendu avant?

**Le président:** Il n'est pas disponible en ce moment.

**M. McCleave:** Remettons-nous-en au comité de direction.

**Le président:** Nous sommes dans une situation très difficile à l'heure actuelle car nous siégeons. Nous avons l'honneur d'accueillir ici ce soir, à ma droite, l'honorable Robert Stanbury et je prierais M. Stanbury de bien vouloir présenter les membres du personnel qui l'accompagnent.

**L'hon. R. Stanbury (ministre des Communications):** Permettez-moi, monsieur le président, de vous présenter le sous-ministre adjoint à ma droite, M. J. H. Chapman, qui agit ordinairement à titre de sous-ministre des recherches. À ses côtés se trouve le sous-ministre des Opérations, M. DeMontigny Marchand et, à ses côtés, M. D. F. Parkhill, sous-ministre de la Planification. Nous accompagnent également l'administrateur du bureau des Télécommunications, M. F. G. Nixon, qui a comparu déjà plusieurs fois devant votre Comité à titres divers; M. Fernand Godbout, directeur général des Finances et de l'Administration; M. P. J. Gauvin, directeur des Finances et M<sup>me</sup> Christine Sirois, directeur des services d'Information.

## [Texte]

**Mr. McCleave:** Who is that femme fatale over there?

**Mr. Stanbury:** She is an anonymous bystander.

**The Chairman:** Do you all have a copy of the Minister's opening statement? The Minister told me he will not read it all. He will only give a résumé so it will be up to members to read it. Mr. Stanbury, would you like to go on with the résumé of your opening statement?

**Mr. Stanbury:** Mr. Chairman, members of the Committee, I have the honour of presenting the Main Estimates of the Department of Communications.

In many ways I owe my presence here tonight and the excellence of the department that I now head to my illustrious predecessor, the Honourable Eric Kierans. As the founding father of this department, so to speak, he accomplished a great deal in two years. When I became Minister of Communications last August, all the structures and most of the programs that I will speak about tonight were defined and in place.

Some of the programs will be familiar to you, but I want to bring you up to date on a few—for example, the Telecommission studies, the Communications Technology Satellite project, Telesat and Intelsat. Only one plan mentioned a year ago has not been realized; the white paper that was to follow the Telecommission report has not been produced.

It became clear that it would be difficult to deal in a meaningful over-all manner with the field of telecommunications without, at the same time, including the subject of computer communications. You will recall that a special task force had been established to deal with this subject. Consequently, it was decided to defer consideration of any new general policy until the report of the Computer Communications Task Force becomes available. That report is expected this spring and its conclusions and recommendations, I am sure, will be of great assistance in the development of a comprehensive telecommunications policy.

When dealing with computerized information systems, a matter of great concern to the general public as well as to the government is the protection of individual privacy.

## ● 2015

During the course of the telecommission a special international conference on this subject was held at Queen's University. As a result of this a task force on computers and privacy was created under the joint sponsorship of the Department of Communications and the Department of Justice. Its report, expected this summer, should be one of the most comprehensive surveys and analyses ever performed.

Mr. Chairman, I referred in my prepared statement, which has been delivered, to the general report of the telecommission entitled *'Instant World'* which was tabled in the House last spring. It has received worldwide attention and is justly regarded, I think, as one of the most comprehensive and coherent examinations of telecommunications in Canada and perhaps in any country.

I have pointed out that the department's planned expenditures summary shows a net increase of \$7.046

## [Interprétation]

**M. McCleave:** Qui est cette femme fatale en face là-bas?

**M. Stanbury:** C'est une observatrice anonyme.

**Le président:** Avez-vous des exemplaires de la déclaration du ministre? Le Ministre me dit qu'il ne lira pas ce document. Il le résumera seulement et il vous appartiendra donc à vous, membres du Comité, de le lire. M. Stanbury, voudriez-vous bien nous faire le résumé de votre déclaration d'ouverture?

**M. Stanbury:** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, j'ai l'honneur de présenter les prévisions budgétaires du ministère des Communications.

Je suis ici ce soir devant ce Comité pour défendre les prévisions du Ministère que je dirige aujourd'hui à la suite de l'administration excellente de mon illustre prédécesseur M. Eric Kierans qui avait tant accompli en deux ans. Lorsque j'ai assumé le mandat de ministre des Communications, en août dernier, toutes les structures et la majorité des programmes dont je parlerai ce soir étaient déjà bien établies.

Des thèmes qui vous sont familiers reviendront donc sur le tapis et je désire simplement les mettre à jour: le travail de la Télécommission, le projet de satellite technologique de télécommunications, Télésat, Intelsat et autres. Un seul projet dont il a été question l'an dernier ne s'est pas concrétisé, celui du Livre blanc, qui devait suivre le rapport général de la Télécommission.

Il devient vite évident qu'il serait difficile de songer à réglementer tout ce domaine des télécommunications sans y inclure la téléinformatique. Vous vous rappellerez qu'un Groupe d'études a été établi pour étudier ce secteur de l'informatique. Nous avons donc décidé de remettre l'examen de toute nouvelle politique générale jusqu'à ce que soit disponible le rapport de ce Groupe d'études sur la téléinformatique. Nous attendons au printemps ce rapport, qui tirera des conclusions et fera des recommandations. Nous pensons qu'il contribuera grandement à l'élaboration d'une politique globale des télécommunications.

Lorsqu'on traite de systèmes d'informatique, il y a une question qui intéresse beaucoup le public ainsi que le gouvernement: il s'agit de la protection de la vie privée.

Pendant les travaux de la Télécommission une conférence internationale spéciale s'est tenue à l'université Queen's sur ce sujet. Il en a résulté la création d'un Groupe d'étude parrainé conjointement par le ministère des Communications et le ministère de la Justice. Leur rapport prévu pour l'été représentera, nous croyons, l'une des analyses les plus en détail qui aient été faites sur ce sujet.

Monsieur le président, j'ai mentionné dans ma déclaration le rapport général de la Télécommission intitulé: *Univers sans distances*. Il a été acclamé universellement et est considéré, à juste titre je pense, comme l'étude la plus exhaustive et la plus logique portant sur l'état des télécommunications au Canada et sur les besoins, présents et futurs du Canada, et autres pays sans doute, dans ce domaine.

Le résumé des dépenses globales du Ministère indique une augmentation nette de l'ordre de 7,046 millions de



## [Text]

million. Part of this increase is attributable to general salary and price increases and an increase in man-years required to support additional projects to be undertaken in the fields of management and computer services, socio-economic, technological and systems planning and telecommunications systems development. The most important part of the increase, however, is attributable to research and development which will serve to keep Canada abreast of progress in the high technology of space communications.

I have referred at some length in my statement to communications satellites, the importance of which is reflected in the estimates. The communications technology satellite program is being carried out in co-operation with the United States National Aeronautical and Space Agency and it should place Canada in the forefront of design and construction of high power communications satellites. We believe this to be the most advanced experimental communications satellite now under construction anywhere.

The important difference, I wanted to point out, between the communications technology satellite and the operational satellites of Intelstat and Telesat Canada, apart from its experimental character, is the high power level of the signal which it will transmit, making smaller and less expensive ground stations possible. It will assure that our country, about to become a leader in the use of domestic communications satellites through Telesat's Anik, will be able to meet the challenge of the next generation of communications satellites. The communications technology satellite is to be launched in 1975 and is expected to operate on an experimental basis for two years. An experimenter's committee has been formed and the provinces have been invited to participate by submitting proposals for socio-economic experiments using the satellite.

I have mentioned that this satellite is being assembled at the Department of Communications research centre at Shirley's Bay. Although the research centre is providing over-all management and bringing together the sub-systems of the satellite, these are being supplied basically by Canadian industry. About \$11 million worth of work will be carried out in private industry in the next fiscal year, an increase of approximately \$5 million over the previous year's expenditure. Most of the contract costs for the experimental satellite will be spent in Canadian industry.

The government now has taken up its part of the shares of Telesat Canada. The investment by the government was matched by an equal one of \$30 million made by the participating Canadian telecommunications carriers in what will be the first domestic commercial geostationary satellite system in the world. The launching of its first satellite Anik is expected next November.

## [Interpretation]

dollars. Celle-ci est attribuable en partie à une augmentation générale des traitements et des prix, ainsi qu'à un accroissement des hommes-années nécessaires pour entreprendre des projets supplémentaires dans le domaine des services de gestion et d'informatique, de la planification socio-économique, technologique et des systèmes, ainsi que du côté du développement des télécommunications nationales. Toutefois, la plus grande partie de cette augmentation est due aux activités de recherche et de développement, qui permettront au Canada de demeurer à la fine pointe de la technologie en matière de télécommunications spatiales.

En tant qu'introduction à la présente étude des prévisions budgétaires de mon ministère, j'aimerais m'étendre tout particulièrement sur la question des satellites de télécommunications dont l'importance se reflète dans les prévisions que vous avez devant les yeux. Le projet de satellite technologique de télécommunications, exécuté en collaboration avec l'Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace des États-Unis, placera le Canada, nous l'espérons, au premier rang mondial en matière de conception et de construction de satellites de télécommunication à grande puissance. Ce projet est le plus avancé des satellites expérimentaux du genre entrepris jusqu'ici.

À part son caractère expérimental, la différence la plus importante qui existe entre ce satellite technologique et les satellites qui sont déjà en service pour Intelstat ou ceux qui seront exploités par la société Télésat, c'est la puissance très élevée du signal transmis par le satellite. Dans cette optique, il nous sera possible de construire des stations terriennes plus petites et moins coûteuses. Avec ce satellite, notre pays, qui est sur le point de devenir un chef de file, quant à l'utilisation des satellites nationaux de communications, grâce à Anik de Télésat-Canada, pourra relever le défi que présentera la prochaine génération de satellites de communication. Le satellite technologique canadien de communication doit être lancé en 1975, et on s'attend à ce qu'il fonctionne, à titre expérimental, pour une période de deux ans. J'aimerais ajouter qu'un Comité spécial d'expérimentation a été formé et que nous avons invité les provinces à lui soumettre des projets d'expériences socio-économiques.

C'est au Centre de recherches sur les communications de Shirley Bay que se fait le montage du satellite; bien que le siège de l'administration soit au Centre de recherches, les sous-systèmes sont mis au point par des spécialistes du secteur privé de l'industrie canadienne. Des travaux de l'ordre de 11 millions de dollars, soit quelque 5 millions de dollars de plus que l'an dernier, seront confiés à l'industrie privée durant la prochaine année financière. La plupart des contrats relatifs au satellite expérimental iront à l'industrie canadienne.

Je suis également heureux d'annoncer que le Gouvernement a acquis sa part des actions de Télésat Canada. Cet investissement de 30 millions de dollars du Gouvernement est accompagné d'un investissement égal de la part des sociétés exploitantes de télécommunications qui participent à ce que le Canada sera fier d'appeler le premier système national commercial de satellite géostationnaire du monde.

On prévoit que le premier satellite, l'Anik, sera mis en orbite en novembre prochain.

## [Texte]

• 2020

While our interest in communications satellites is expressed on the home front through our space program at CRC and through the government's investment in Telestat Canada, on the international scene it is expressed through the Canadian Overseas Telecommunications Corporation. The COTC is the fifth largest shareholder in Intelstat and one of the 18 members of the Interim Communications Satellite Committee of the international consortium which involves 82 countries.

Last August Canada signed the intergovernmental agreement defining the new permanent structure of Intelstat which replaces the interim arrangements arrived at in 1964 by the organization's 10 founding members of which Canada was one. Some 40 countries now receive telephone, telex data transmission and occasionally television service from Intelstat satellites in synchronous orbit over the Atlantic, Pacific and Indian oceans. Plans are for 54 countries to be using the system by the end of 1972, and 62 by the end of 1973.

The COTC assures trans-oceanic communications between Canada and most parts of the world through a system of cables and satellites. Its profit last year after taxes was a little more than \$5 million. It continues to expand its facilities. About a year ago it opened a new cable to Bermuda for service to several Caribbean points.

The loan of \$23 million proposed for the forthcoming year and shown on page 3-14 of the estimates is to provide, in co-operation with the British Post Office, for the building of a new trans-Atlantic cable CANTAT-2. Our last trans-Atlantic cable CANTAT-1 was installed in 1961 and has a capacity of 80 circuits.

The progress of the technology and the demand for new circuits is reflected in the fact that the new cable will carry, not 80 circuits, but 1,840 two-way circuits which will provide by 1974 additional facilities for telephone, telex and telegraph services, private leased lines and data transfer between Canada and Britain, and Europe via Britain. This new cable will help to meet the need for trans-Atlantic capacity which is expected to leap within the next 15 years by some 1,900 per cent over the 231 circuits now in use—86 in satellites and 145 in cables. A recent international study estimates requirements for services between North America, Britain, Europe and beyond across the North Atlantic in the mid eighties will be approximately 29,000 circuits, of which some 4,600 will be needed by Canada.

At the International Telecommunications Union's World Administrative Radio Conference for Space Telecommunications and Space Astronomy last summer in Geneva, all of Canada's objectives for anticipated space systems were realized, the provisions made by ITU will allow us to proceed with our plan to broadcast experimentally in the 12 GHz band, so that our communications technology satellite, as far as we can predict, will be the first to experiment in that band.

Looking again at page 3-14, I would like to point out that the Government Telecommunications Agency which assures all federal government telecommunications, is operating under a revolving fund which will be completely recoverable starting on April 1 of this year. During the last year consolidated government telephone systems were expanded. New services were established

## [Interprétation]

Tandis que notre intérêt dans les satellites de télécommunications s'exprime au niveau national par le programme spatial du CRC et par l'investissement du Gouvernement dans la société Télésat Canada, il se manifeste sur la scène internationale par l'entremise de la Société canadienne des télécommunications transmarines. La SCTT est le cinquième plus gros actionnaire d'Intelstat et l'un des 18 membres du Comité intérimaire des télécommunications par satellites du Consortium international qui comprend 82 pays.

Le Canada a signé, en août dernier, l'accord intergouvernemental qui définit la nouvelle organisation d'INTELSAT; le nouvel accord remplacera le régime provisoire établi en 1964 par les dix pays fondateurs de l'organisme, parmi lesquels se trouve le Canada. 40 pays reçoivent au moyen des satellites d'INTELSAT, placés en orbite géostationnaire au-dessus des océans Atlantique, Pacifique et Indien, un service international de télécommunications, qui comprend le téléphone, le télex, la transmission de données et, à l'occasion, la télévision. On prévoit toutefois que d'ici la fin de l'année prochaine, 54 pays utiliseront le système, nombre qui passera à 62 à la fin de 1973.

La Société canadienne des télécommunications transmarines assure aussi les communications transocéaniques entre le Canada et presque toutes les parties du globe au moyen de plusieurs systèmes de câbles et de satellites. C'est l'une des sociétés de la Couronne les plus rentables; l'année dernière, elle a réalisé un bénéfice net de plus de 5 millions de dollars après déduction des impôts. Elle continue à étendre ses installations. Il y a environ un an, elle a inauguré un nouveau câble qui relie le Canada aux Bermudes et dessert plusieurs points des Caraïbes.

Un prêt de 23 millions proposé pour l'année qui vient et indiqué à la page 3-14 des prévisions budgétaires, lui a récemment permis d'entreprendre, en collaboration avec les Postes britanniques, la construction d'un nouveau câble transatlantique, CANTAT-2. CANTAT-1, dernier câble transatlantique que nous avons installé en 1961, comportait 80 circuits.

On constate les progrès de la technologie et la demande de nouveaux circuits par le fait que le nouveau câble comportera 1,840 circuits bilatéraux qui fourniront en 1974 des installations supplémentaires pour les services de téléphone, de télex et de télégraphe, pour la location de lignes privées et pour la transmission de données entre le Canada et la Grande-Bretagne ainsi qu'entre le Canada et l'Europe via la Grande-Bretagne. Ce nouveau câble devra pouvoir répondre à nos besoins qui augmenteront probablement dans les 15 années à venir de 1,900 p. 100 par rapport aux 231 circuits présentement utilisés, soit 86 par satellite et 145 par câble. Une étude récente de portée internationale prévoit que les besoins de services entre l'Amérique du Nord, la Grande-Bretagne, l'Europe et au-delà des autres pays situés à l'est de l'Atlantique nord seraient dans les années 80 d'environ 29,000 circuits, dont 4,600 seraient requis par le Canada.

A la conférence administrative mondiale des télécommunications spatiales et de la radioastronomie dont le but était d'attribuer des fréquences radioélectriques, au cours de l'été dernier à Genève, tous les objectifs du Canada pour les systèmes spatiaux prévus ont été réalisés; les directives de l'UIT permettront à notre pays de



## [Text]

between Halifax and Saint John, New Brunswick. Services were also improved between Moncton and Halifax. Some 25 Quebec localities were linked to Montreal or Quebec. Circuits were added between Ottawa and Toronto, and Ottawa and Vancouver.

## ● 2025

Government circuits now link all provincial capitals to Ottawa and the GTA network that stems from St. John's, Newfoundland to Victoria, British Columbia. There are plans for new consolidation during the coming year in Regina, Calgary and Edmonton, providing more and better intercity government services.

Mr. Chairman, getting closer to the Canadian public we serve has been very much on our minds. The government is trying to bring decision-making closer to the people and my department is playing its part in the implementation of this policy. During the past year, we have established five regional offices and appointed regional directors for them, giving the department a more effective interface with all users of telecommunications as well as with industry, universities and provincial governments.

In addition to our five regional offices, we have 47 district offices and monitoring stations now. Our newest field office will open in Fort Smith in the Northwest Territories within a few months.

Mr. Chairman, I will be glad to try to answer any questions that members of the committee may have and the officials are at your disposal.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Minister. I will begin with Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Minister, I note that in the 1972-73 estimates of \$30 million, there is an increase of approximately 35 per cent over last year's estimates, and last year's estimates were, in turn, about 35 per cent over the previous year's estimates. My first question would be, in view of the fact that these are considerable increases from year to year over the last two years, could you tell the committee what you think has been the major accomplishment of the department to warrant such large annual increases, and related to that, in your five-year plan, do you visualize a continual increase of estimates by that amount each year?

**The Chairman:** Mr. Minister.

## [Interpretation]

diffuser comme prévu dans la bande 12 GHz afin que le satellite technologique de communications devienne, suivant nos prévisions, le premier satellite à émettre dans cette bande.

En examinant de nouveau la page 3-14, je voudrais faire remarquer que l'ATG, qui s'occupe de toutes les télécommunications du gouvernement fédéral, fonctionne en vertu d'un fonds renouvelable qui sera complètement recouvrable à compter du 1<sup>er</sup> avril 1972. Au cours de l'année qui vient de s'écouler, les systèmes téléphoniques unifiés du gouvernement ont pris de l'ampleur. On a établi de nouveaux services entre Halifax et Saint-Jean (N.-B.); d'autre part, on a amélioré les services entre Moncton et Halifax. Environ 25 localités du Québec ont été reliées à Montréal ou à Québec. On a ensuite ajouté des circuits entre Ottawa et Toronto ainsi qu'entre Ottawa et Vancouver.

Toutes les capitales provinciales sont maintenant rattachées à Ottawa par des circuits gouvernementaux; le réseau de l'ATG s'étend donc de Saint-Jean (Terre-Neuve) à Victoria (Colombie-Britannique). On prévoit, pour l'année prochaine, l'unification des réseaux qui relie Regina, Calgary et Edmonton entre elles afin de leur procurer des services plus nombreux et de meilleure qualité.

Nous rapprocher du public canadien était aussi une de nos préoccupations majeures. Notre gouvernement désire que les gens participent davantage au processus de prises de décisions et mon ministère joue son rôle dans la mise en œuvre de cette ligne de conduite. Au cours de l'année dernière, nous avons créé cinq bureaux régionaux et nous avons nommé 5 directeurs régionaux; depuis ce moment-là, nos relations se sont beaucoup améliorées avec les usagers des télécommunications ainsi qu'avec l'industrie, les universités et les gouvernements provinciaux.

En plus de 5 bureaux régionaux, le ministère des Communications compte 47 bureaux de district et de stations de contrôle. C'est à fort Smith, dans les Territoires du Nord-Ouest, que s'ouvrira notre prochain bureau dans quelques mois.

Monsieur le président, je répondrai maintenant avec plaisir aux questions que vous voudrez bien me poser. Les hauts fonctionnaires du ministère sont à votre disposition.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Je cède d'abord la parole à M. Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur le ministre, je remarque que le budget de 30 millions de dollars de 1972-1973 représente une augmentation d'environ 35 p. 100 sur les chiffres de l'année dernière, lesquels étaient eux-mêmes de 35 p. 100 plus élevés que ceux de l'année précédente. Vu l'augmentation annuelle considérable qui a eu lieu depuis 2 ans, pouvez-vous indiquer au Comité quelles sont les grandes réalisations du Ministère qui justifient de tels débours? Pouvez-vous nous dire également si vous envisagez, pour les 5 prochaines années, une telle augmentation du budget annuel?

**Le président:** Monsieur le ministre.

## [Texte]

**Mr. Stanbury:** Mr. Chairman, to answer the second question first, the easier one, the fact that there have been increases of that magnitude in the past two years I do not think indicates any similar pattern for future years. I would point out that the major element in those increases was capital investments in satellite projects. The Communications Technology satellite, I think, can be identified as the main element of increase this year, as it was last year.

That program would be completed by 1975. It is not inconceivable, of course, in this kind of business that there will be other experimental programs of that kind which will claim large capital investments, but to focus on this particular year's increase of 35 per cent, I can indicate that it is largely related to the increased expenditure this year in the course of working toward completion of the Communications Technology Satellite. As I mentioned in my statement, there will be an expenditure, basically, in Canadian industry this year of some \$11 million dollars for the continued construction of that satellite, while last year the amount spent for that purpose was more like \$6.5 million.

As far as the accomplishments of the department warranting such large annual increases are concerned I think, looking at the increases in that light, they are not that large. The department, as hon. members will recall, was established in recognition of the growing importance of telecommunications in Canada and the need to exploit the rapidly growing technology to the best advantage. There had not been this kind of focal point for the development of over-all communications policy prior to the establishment of the Department of Communications, and the major new initiative of the department would be that area of strategic planning which did not exist in any department before and which is now an important element of the department's work. Mr. D. F. Parkville of course, is the Assistant Deputy Minister for planning and I think he could elaborate on that. However, that is the chief new element present in the department which was not present in departments previously. The government telecommunications agency is also following on an observation by the Glassco Commission that there should be somewhere in government an agency which dealt with the government's own communications needs, so this is a more developed unit than existed before in government departments.

● 2030

**Mr. Allmand:** I have another question, Mr. Chairman. During the telecommission the department involved many groups and interests from the private sector in the preparation of the report. Do you visualize any specific mechanism to continue this consultation with the private sector? Also, do you visualize the establishment, perhaps, of a minister's advisory committee similar to those found in other departments, such as Industry, Trade and Commerce?

**Mr. Stanbury:** You are correct that there was perhaps an unparalleled kind of participation by industry, universities and other levels of government in telecommission studies and these are a very valuable resource for everyone interested in telecommunications. We are still constantly getting comment on those studies which are, by large,

## [Interprétation]

**M. Stanbury:** Monsieur le président, je répondrai d'abord à la deuxième partie de la question. A mon avis, les augmentations des deux dernières années ne représentent pas une tendance pour l'avenir. Je vous signale que la plus grande partie des augmentations étaient attribuables aux investissements dans les projets de satellites. L'élément majeur cette année, comme celui de l'année dernière, a été le satellite technologique de télécommunications.

Le programme doit se terminer en 1975. Évidemment, il n'est pas impossible qu'on doive, dans un domaine aussi complexe, procéder à d'autres programmes expérimentaux qui entraîneront des dépenses considérables; toutefois, l'augmentation de 35 p. 100 des dépenses de cette année est surtout attribuable aux travaux relatifs au satellite technologique de télécommunications. Comme je l'ai dit dans ma déclaration, des investissements, surtout dans l'industrie canadienne, de quelque 11 millions de dollars sont encore nécessaires cette année pour le parachèvement du satellite; l'année dernière, les frais s'élevaient à environ 6,5 millions de dollars.

En ce qui concerne les réalisations du Ministère, j'estime que l'augmentation des dépenses, même si elle est considérable, est justifiée si l'on voit les progrès accomplis. On se rappellera que le Ministère a été créé pour répondre aux besoins accrus en matière de télécommunications au Canada et pour tirer le meilleur parti possible des progrès de la technologie moderne. Jusque là, on ne s'était arrêté à aucune politique globale des télécommunications; le Ministère devait surtout s'employer à planifier ce qui n'existait pas auparavant dans aucun Ministère, et c'est effectivement l'une de ses tâches principales actuellement. M. D. F. Parkville, le sous-ministre adjoint à la planification, est parmi nous; il pourra développer le sujet, si vous le désirez. Je vous ai cependant indiqué que c'était l'essentiel de notre travail pour le moment. L'agence des télécommunications gouvernementales, pour sa part, a répondu à une autre recommandation de la Commission Glassco selon laquelle il y avait place au sein de la structure gouvernementale pour un tel organisme; il s'agit d'un mécanisme plus élaboré qu'il n'en existait auparavant et qui peut mieux répondre aux besoins du gouvernement en matière de télécommunications.

**M. Allmand:** Une autre question si vous le permettez, monsieur le président. Dans le cas de la télécommission, le Ministère est parvenu à réunir certains groupes et intérêts du secteur privé pour la rédaction du rapport. Envisagez-vous un mécanisme quelconque qui puisse poursuivre les consultations avec le secteur privé? Songez-vous également à créer un organisme comme les comités consultatifs des ministres qu'on trouve dans plusieurs ministères, notamment celui de l'Industrie et du Commerce?

**M. Stanbury:** Vous avez raison de dire qu'il y existe une participation record de l'industrie, des universités et des autres échelons de gouvernement aux études de la télécommission, qui constitue d'ailleurs une source inestimable pour tous ceux qui s'intéressent aux télécommunications. Ces études, dont les résultats seront



[Text]

available to the general public as well as to those people having a special interest in the field. We have also continued our support of the Canadian Radio Technical Planning Board, which is an independent organization supported by the department for consultation on radio technical matters, including both government and industry. We have established an interregional working group on interregional communications, which is attempting to bring together government, telecommunications carriers and provincial governments in consultations on the whole field of interregional communications among the various regions of Canada. We have not established any formal consultative council for the Minister or for the department as a whole. That is something open to consideration in the development of global policy which, as I mentioned, we are not yet prepared to put forward.

• 2035

**Mr. Allmand:** It is not ruled out, though?

**Mr. Stanbury:** It is not ruled out, no.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I have taken a certain amount of time. If you can put me at the bottom of the list, I have some more questions.

**The Chairman:** Fine. Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** Thank you, Mr. Chairman. First of all, if I could turn to page 103 of *Instant World*, the chapter entitled, "The Art of Survival", it was pointed out that during the course of the telecommunications studies a questionnaire was sent to every Canadian university that had a graduate program in the social sciences and the humanities. I think the same questionnaire was also sent to other sources and there was some regret that the co-operation in answering was not as great as had been anticipated. I wonder if that has been cured.

**Mr. Stanbury:** Perhaps Mr. Marchand could answer that.

**Mr. de Montigny Marchand (Assistant Deputy Minister for Operations):** Yes, thank you, Mr. Chairman. The quote that the hon. member is putting forward is quite accurate and is a result of unfortunate circumstances. The survey that statement reflects occurred during a period of the year when faculty members and the university community in general is flooded with such response in the first place and, on top of that, is peculiarly unavailable and we were on the short end of bad timing. Nevertheless, the mere fact that we did get some response to that survey was in itself indicative of a not very cohesive and coherent view of the problem we tried to put before the constituency. In itself we are of the view that this was a finding by way of drawing teachings and meaningful consequences from that fact. The department, after having set up a socio-economic planning branch, is now in the process of getting back to that higher education constituency, trying to spread the gospel, so to speak. So the university community shares the government's view that no meaningful headway can be made in this field unless there is a concerted effort to put forward programs that will build *la relève*—if I am allowed to express myself in French.

[Interpretation]

accessibles au public comme aux experts des télécommunications, suscitent encore de nombreuses réactions. Le Ministère continuera par ailleurs de subventionner la commission de planification technique de la radiodiffusion canadienne, organisme auquel fait appel le Ministère en tout ce qui touche les questions techniques de radiodiffusion et qui est composé de représentants tant du gouvernement que de l'industrie privée. De plus, nous avons créé un groupe d'étude sur les télécommunications interrégionales, qui groupe des représentants du gouvernement, des sociétés exploitantes et des gouvernements provinciaux chargés d'examiner le domaine des communications interrégionales au Canada. Cependant, il n'existe pas véritablement de comité consultatif du ministre ou du ministère. C'est un des éléments qui entreront dans l'application de cette politique globale qui, comme je l'ai dit plus tôt, reste à définir.

**M. Allmand:** Vous ne rejetez pas l'idée toutefois?

**M. Stanbury:** Pas du tout.

**M. Allmand:** Monsieur le président, j'ai posé quelques questions. J'en ai d'autres, si vous voulez bien inscrire mon nom pour un autre tour.

**Le président:** D'accord. Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Merci, monsieur le président. A la page 103 du rapport intitulé *Univers sans distance*, au chapitre qui traite de la survie, on signale que dans le cadre des études sur les télécommunications un questionnaire a été envoyé à toutes les universités canadiennes qui offrent des études en sciences sociales et en humanité. Le questionnaire a d'ailleurs circulé dans d'autres secteurs, mais la réaction n'a pas été celle qu'on avait prévue. Je me demande si l'on a pu résoudre ce problème depuis.

**M. Stanbury:** M. Marchand pourrait peut-être répondre à votre question.

**M. de Montigny Marchand (sous-ministre adjoint à l'exploitation):** Oui, merci, monsieur le président. Le fait que le député a noté dans le rapport est réel et résulte d'un ensemble de circonstances malheureuses. L'enquête à laquelle on fait allusion a eu lieu au cours d'une période de l'année où les professeurs et étudiants sont en quelque sorte débordés par les demandes de ce genre; le moins qu'on puisse dire, c'est que le moment était mal choisi. Le fait cependant qu'il y ait eu des réactions démontre bien la diversité des opinions en ce qui concerne le problème que nous avons exposé à ce secteur. Nous avons d'ailleurs pu en tirer des leçons pour l'avenir. Le ministère, après avoir créé la Direction de la planification socio-économique, se présente de nouveau devant le secteur universitaire et essaie de répandre la bonne nouvelle, si vous voulez. Les universités sont donc d'accord, avec le gouvernement qu'aucun programme ne pourrait être réalisé dans ce domaine sans un effort concerté pour amener des programmes qui pourront constituer une relève, si je puis m'exprimer ainsi.

## [Texte]

**Mr. McCleave:** It is quite legal.

**Mr. Marchand:** I know it is legal.

**Mr. McCleave:** I wonder what the interpreter said. Try it again and we will find out what the interpreter did say.

**Mr. Marchand:** La relève. La relève is that image of the chap in the Olympics who bears the flambeau and when he falls somebody else comes and grabs it.

**Mr. McCleave:** Excelsior's cousin.

**Mr. Marchand:** Sort of, yes.

**Mr. McCleave:** All right. Would it possibly, Mr. Marchand, have been due in part to the fact that this was really something new, this was a federal department being freshly created or a federal field of study that just had not existed before? Do you think this might have had something to do with the problem that was encountered then?

• 2040

**Mr. Marchand:** No, really I would not, because that would not be sufficient grounds to account for the poor response that we got. I think it merely fingered the fact that the university community is going into this field in a sort of conventional wisdom-type of way, and we merely did a diagnosis, part by chance, of a situation that is there, observable for anybody who would care to look at it. This is one of the benefits of such a compendium as the télécommission Report which is, in fact, a mirror where Canadian society can look at what it has been doing and what it is organized for in the area of telecommunication.

**Mr. McCleave:** On the next page, Mr. Chairman, in this particular chapter, it is noted that telecommunications studies have exposed some deficiencies in Canadian work and the social and political sciences as they relate to communication. Following that up, which flows from the earlier remarks that we have exchanged with each other, is there liaison with Canada Council or any federal source of funds into universities for research, to try to put the patches on in this field or to make it a more systematic approach to parts of communication that obviously need research?

**Mr. D. F. Parkhill (Assistant Deputy Minister, Planning, Department of Communications):** I can take part of the question, Mr. Chairman.

This area was, I think, mentioned last year during a similar session, and is one of great concern to all branches of the department. Last year, we announced the formation of a special university research committee within the department, which had a rather small budget of \$325,000, to be used in support of what we called "mission-oriented research" in universities.

Within that research budget, a fairly substantial amount was earmarked for studies in the social and economic area and I think they have been reasonably successful. We had studies of disparities and access to information

## [Interprétation]

**M. McCleave:** Il est permis de parler français.

**M. Marchand:** Je le sais.

**M. McCleave:** Je me demande comment l'interprète s'en est tiré. Répétez pour voir ce qu'il dira.

**M. Marchand:** La relève. On voit le coureur olympique au bout de ses efforts qui passe le flambeau à un autre.

**M. McCleave:** Un excelsior en quelque sorte.

**M. Marchand:** Peut-être.

**M. McCleave:** Est-ce que l'échec n'aurait pas été attribuable, monsieur Marchand, au fait qu'il s'agissait de quelque chose de nouveau, que le ministère fédéral venait d'être créé ou que le domaine était encore plus ou moins inconnu? Ne croyez-vous pas que ç'aurait pu être là une des raisons de vos difficultés?

**M. Marchand:** Non, car le motif ne serait pas suffisant pour justifier la piètre réaction que nous avons reçue. Cela souligne que les universités se lancent dans cette affaire dans un esprit de sagesse traditionnelle; à vrai dire, c'est en partie par hasard que nous avons diagnostiqué une situation qui pourtant est claire et facile à étudier si on s'y intéresse. Voilà un des avantages que présente le rapport de la Télécommission, cet excellent compendium qui n'est en réalité que le miroir où la société canadienne peut observer ses actions passées et la structure de son organisation dans le domaine des télécommunications.

**M. McCleave:** A la page suivante, dans le même chapitre, monsieur le président, vous pouvez voir que les études sur les télécommunications ont montré les imperfections des travaux effectués au Canada et souligné les insuffisances des sciences sociales et politiques en matière de communications. Poursuivons un peu notre raisonnement qui découle logiquement de la confrontation de nos expériences et demandons-nous si le Conseil des sciences du Canada ou tout autre organisme fédéral subventionne la recherche dans les universités pour tenter de combler les lacunes dans ce domaine et d'adopter une méthode de recherches plus systématique dans les domaines de la communication qui en ont le plus besoin.

**M. D. F. Parkhill (sous-ministre adjoint, Planification, ministère des Communications):** Je répondrai en partie à votre question, monsieur le président.

Au cours d'une séance similaire, l'année dernière, ce secteur a été mentionné et la question a suscité une vive inquiétude dans toutes les directions du ministère. L'an dernier, nous avons annoncé la formation, au sein du ministère, d'un comité spécial chargé de la recherche universitaire. Son budget relativement restreint de \$325,000 devant servir aux universités dont les travaux étaient axés sur la recherche.

Dans le cadre de ce budget de la recherche, une somme assez importante a été affectée à l'étude des phénomènes sociaux et économiques; cette étude a donné



## [Text]

done at the University of Laval and the Lakehead universities; a study of the comparative effectiveness of one-way and two-way communication at the University of Western Ontario; telecommunications in urban and regional planning at the University of Toronto; a study of information overload at the University of Montreal, and so on. There have been quite a large number of such programs.

The most important one, though, and one that the Minister described in a press release, I believe, last July, concerned a co-operative program among, as it has turned out now, just about all the universities in Canada under the leadership of the University of Quebec, to prepare a plan for an inter-university computer network which would permit, eventually, students at every university in Canada to have access to the computing resources at every other university.

This has won very strong support from the AUCC. We have an administrative committee for the program with representatives from some 20 universities and colleges, right now, a number of federal government departments and the AUCC. The plan which is in draft form now, will be presented to the government within the next few months, and I hope from this that we can move on into some sort of operational system. The thing that has come across in this is the enthusiasm of the universities themselves, the way they have participated.

**Mr. McCleave:** Once they could see the benefits that could accrue, I suppose?

**Mr. Parkhill:** Yes. The benefits are twofold; directly to the universities in overcoming the vast regional disparities that exist among universities in available computer resources. Second, to the federal government which pays for many of the computing resources in the universities. This is one way of getting more computing power for your buck, if you like.

• 2045

**Mr. McCleave:** Thank you very much. If I may turn to another topic, Mr. Chairman, I ask the Minister, since the growth of his department might involve areas of jurisdiction previously exercised or held by the provincial public utilities boards, whether he could say if there were any difficulties in this field, peaceful co-existence or co-existence of any other kind?

**Mr. Stanbury:** I do not think there is any sign of friction with any public utilities board. The examination of telecommunications policy options has frankly not taken very seriously any possibility of federal takeover of jurisdiction from any such boards. There have been pretty continual conversations between ministers in this portfolio and their counterparts in the provinces and I would say generally those have been in an atmosphere of co-operation.

There are some relatively undefined areas still with which we have to work, but I do not think there are many areas of direct conflict.

## [Interpretation]

des résultats satisfaisants. Nous avons fait des recherches sur les disparités; nous avons eu accès aux renseignements recueillis par l'Université Laval et les universités de Lakehead; une étude sur l'efficacité comparative des communications unilatérales et bilatérales a été entreprise par l'Université de Western Ontario. L'Université de Toronto a fait des recherches sur la planification régionale et urbaine des télécommunications et l'Université de Montréal a porté son attention sur la surcharge d'information. Bref, un grand nombre de programmes a été lancé.

Il en est un, le plus important sans doute, que le ministre a décrit dans un communiqué en juillet dernier; il s'agit d'un programme de collaboration, réunissant à peu près toutes les universités canadiennes; le programme, dirigé par l'Université du Québec, a pour mission de réaliser le plan d'un circuit calculateur interuniversitaire donnant aux étudiants de chacune de ces universités accès au calcul électronique effectué par les autres universités.

Ce programme a reçu l'appui chaleureux de l'ACCU. A l'heure actuelle, des représentants de quelque 20 universités et collèges, un certain nombre de ministères du gouvernement fédéral et l'Association canadienne des collèges et des universités composent le comité administratif du programme. Le plan, sous forme de projet à l'heure actuelle sera présenté au gouvernement d'ici quelques mois. Nous pourrions alors procéder à un système opérationnel. Ce programme a mis en relief l'enthousiasme des universités et l'ardeur avec laquelle elles y ont participé.

**M. McCleave:** Une fois qu'elles ont eu compris les avantages du programme, je suppose?

**M. Parkhill:** C'est juste. Ce programme offre un double avantage: il s'adresse directement aux universités et les met en mesure de surmonter les vastes disparités régionales qui existent entre elles, eu égard aux ressources de calcul électronique disponibles. En plus, le gouvernement défraie le coût d'un grand nombre des ressources électroniques dans les universités. C'est une façon d'en avoir plus pour votre argent, en quelque sorte.

**M. McCleave:** Je vous remercie. Permettez-moi de passer à un autre sujet, monsieur le président. Monsieur le ministre, puisque la croissance de votre ministère met en cause des domaines qui relevaient jadis des commissions provinciales de services publics, peut-on parler maintenant de coexistence pacifique ou de conflit d'intérêt à cet égard?

**M. Stanbury:** A mon avis, personne n'a eu de friction avec la Commission des services publics. Suite à l'examen du choix de politique en matière de télécommunications, rien n'indique que le gouvernement fédéral prendra à sa charge les questions qui relèvent de ces commissions. Les ministres de ce portefeuille se sont régulièrement entretenus avec leurs homologues provinciaux et c'est dans une atmosphère de collaboration que tout s'est déroulé.

Certains points demeurent obscurs mais ils ne sont pas une source de conflit.

**[Texte]**

**Mr. McCleave:** I have a final question on this—perhaps I could raise it as a point of order. Mr. Chairman, if any question on COTC follow, I take it we will have separate witnesses for COTC.

**Mr. Stanbury:** No, this is an item...

**Mr. McCleave:** I realize it is a lone item.

**Mr. Stanbury:** Right. We can deal with it now if the Chairman permits.

**The Chairman:** Yes, you could if you wished.

**Mr. Stanbury:** It is not actually for the COTC; it is for me to relay to the COTC.

**Mr. McCleave:** I see. First, I just wanted to ask a question about the over-all package concepts in communications. Some of the common carriers, I think, have made representations to the Minister—or at least let their views be known—that they wish they could have entered, for example, into the cablevision field directly, and they felt that they could have made some over-all savings for their subscribers in that way. Then there was the battle in Nova Scotia, for example, to be the land link between the landing place for the COTC and the earth station just outside Halifax, that sort of thing. There you had the competition between CN and CP on one side and the telephone company on the other. I was, therefore, going to ask the Minister, not with reference really to what happened in those specific cases, whether there is a general over-all policy covering how many different fields each one of these common carriers can be in. Are directions, for example, given by government to CRTC that cablevision must be operated other than by common carriers?

**Mr. Stanbury:** I do not think I should assume the responsibility of answering for broadcasting policy. As you know, the Broadcasting Act deems cable to be a broadcasting undertaking, and so far as the CRTC is concerned I think you had better ask Mr. Pelletier.

**Mr. McCleave:** All right.

**Mr. Stanbury:** However, as far as the Department of Communications is concerned, there is no policy at present which would exclude the common carriers from any particular enterprise. It is only their acts of incorporation and the acts under which they operate which would be in any way restrictive.

**The Chairman:** Mr. Marchand.

**Mr. Marchand:** Yes, I might add that as a matter of principle within this department as much commonality as possible in the field of carriage is to be encouraged. That is a matter of principle, if not of policy, so far as this department is concerned.

• 2050

**Mr. McCleave:** Thank you. Mr. Chairman, the CRTC question is a detailed one and the Minister, obviously, should not be carrying around information like that in his hip pocket anyway. I will write him a letter. Thank you.

**[Interprétation]**

**M. McCleave:** J'ai une dernière question à ce sujet. J'invoque donc le Règlement, monsieur le président. Si l'on pose des questions sur la Société canadienne des télécommunications transmarines, je suppose que vous inviterez les témoins de cette société?

**M. Stanbury:** Non, il s'agit d'un poste...

**M. McCleave:** C'est un poste isolé, je pense.

**M. Stanbury:** C'est juste. Avec la permission du président, nous aborderons cette question dès maintenant.

**Le président:** Si vous le désirez.

**M. Stanbury:** La Société canadienne des télécommunications transmarines n'est pas directement en cause. Je veux simplement lui transmettre un message.

**M. McCleave:** Je vois. Tout d'abord, je m'interroge sur l'ensemble du concept des communications. Certaines sociétés d'utilité publique ont fait des démarches auprès du ministre disant qu'elles auraient souhaité se lancer directement dans l'entreprise de la télévision par câble, vu que leurs souscripteurs auraient réalisé des économies globales. En Nouvelle-Écosse, il y a eu un conflit à propos du choix de la station relai entre la station terrestre de la Société canadienne des télécommunications transmarines et celle située un peu en dehors d'Halifax. Le National Canadien et le Pacifique Canadien se faisaient concurrence d'une part et la Société téléphonique d'autre part. Je voulais demander au ministre, abstraction faite de ces deux cas précis, s'il existe une politique globale précisant dans combien de domaines peuvent se lancer ces sociétés. Le gouvernement a-t-il donné des directives au CRTC selon lesquelles la télévision par câble ne peut être exploitée que par des sociétés autres que les sociétés exploitantes?

**M. Stanbury:** Je n'assumerai pas la responsabilité de me prononcer sur la politique de radiodiffusion. Comme chacun le sait, la Loi sur la radiodiffusion condamne le câble à devenir une entreprise de radiodiffusion. De toute façon, pour ce qui est du CRTC vous feriez mieux de vous adresser à M. Pelletier.

**M. McCleave:** D'accord.

**M. Stanbury:** Toutefois, en ce qui concerne le ministère des Communications, il n'existe aucune politique à l'heure actuelle qui empêcherait les sociétés exploitantes de se lancer dans une entreprise donnée. Seul le fait qu'elles soient des sociétés à responsabilité limitée les restreint quelque peu.

**Le président:** Monsieur Marchand.

**M. Marchand:** En principe, le Ministère essaie d'encourager le plus possible l'opération des sociétés d'utilités publiques. Donc, je répète, que c'est une question de principe et non de politique dans notre ministère.

**M. McCleave:** Je vous remercie. Monsieur le président, la question du Conseil de la radio-télévision canadienne exige des précisions et à mon avis, le ministre n'a pas le droit de nous donner des renseignements gratuits de ce genre. Je lui enverrai une lettre. Je vous remercie.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Minister, on page 2 of the summary you just read to us, you deal with the special international conference on the subject of protection of individual privacy. I am wondering what the real concern here is, how it comes about. When you talk about individual privacy, are you talking about individual countries' privacies or are you talking about individual persons as a body? As you are well aware, this privacy kick that we are on right now is of concern to a good many people in the country. I wonder if you could elaborate a little more on that.

**Mr. Stanbury:** My reference there was to personal privacy.

**Mr. McCleave:** Credit ratings?

**Mr. Skoberg:** Can you tell us who participated in the international conference that you are referring to?

**Mr. Stanbury:** Mr. Parkhill, could you answer that, please?

**Mr. Parkhill:** The program was organized jointly by the Department of Communications and the Department of Justice. There were speakers from the United States, from Canada, from the United Kingdom—

I am just trying to recall now, 18 months ago, the actual name. It was mainly national.

**Mr. Marchand:** With foreign invitees.

**Mr. Stanbury:** I think it was mainly American and Canadian, was it not?

**Mr. Marchand:** There were foreign guests but it was mainly national.

**Mr. Stanbury:** I think, perhaps, Mr. Skoberg's question is directed mainly to who attended it, who was invited. I was not.

**Mr. Marchand:** Mr. Minister, I was anxious to say that this is an unfortunate slip. The conference was mainly national in scope. We had foreign guests but the main thrust of the conference was a national one.

**Mr. Parkhill:** I should have passed this question to Mr. Marchand who was on the Telecommission. I happened to have been a speaker at this conference who did not appear.

**Mr. Marchand:** I just noticed the word "international", which I would...

**Mr. Stanbury:** I think the international flavour came from several speakers who attended but the invitees, as I recall, were people involved with the making and the administration of the law and university people. Mr. Kierans was there and Mr. Turner but, as I say, I was not invited, so I was not there.

**Mr. Skoberg:** You refer to the Task Force on Computers and Privacy being created under the joint sponsor-

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le ministre, à la page 2 du résumé dont vous venez de nous faire lecture, vous faites allusion à la conférence internationale spéciale qui sera tenue pour protéger l'intimité des particuliers. Quelle est la raison d'être de cette conférence? Quand vous parlez d'intimité des particuliers, faites-vous allusion au pays en particulier ou à des personnes? Comme chacun sait, ce respect de l'intimité soulève une vive inquiétude chez de nombreux Canadiens. Pourriez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

**M. Stanbury:** Je parlais du respect de l'intimité personnelle.

**M. McCleave:** L'évaluation au mérite?

**M. Skoberg:** Qui a participé à la conférence internationale à laquelle vous faites allusion?

**M. Stanbury:** M. Parkville, voulez-vous répondre à cette question, je vous prie?

**M. Parkhill:** Il s'agit d'un programme conjoint organisé par le ministère des Communications et le ministère de la Justice. Les orateurs venaient des États-Unis, du Canada et du Royaume-Uni.

J'essaie de me souvenir du nom exact de cette conférence tenue il y a dix-huit mois. Elle avait une portée nationale.

**M. Marchand:** Avec des invités venus de l'étranger.

**M. Stanbury:** Cette conférence comptait surtout des Américains et des Canadiens, n'est-ce pas?

**M. Marchand:** Il y avait des invités étrangers mais c'était une conférence canadienne.

**M. Stanbury:** M. Skoberg veut sans doute connaître la liste des invités. Je n'en fais pas partie.

**M. Marchand:** Monsieur le ministre, vous venez de faire un malheureux lapsus. La portée de la conférence était nationale. Je répète que nous avions des invités étrangers mais que l'orientation principale de la conférence était canadienne.

**M. Parkhill:** J'aurais transmis cette question à M. Marchand qui faisait partie de la Télécommission. Je faisais partie des orateurs de cette conférence et je n'ai pas parlé.

**M. Marchand:** J'ai remarqué le mot «internationale»...

**M. Stanbury:** L'allure internationale nous vient sans doute des nombreux orateurs qui ont participé à cette conférence mais si je me souviens bien, les invités étaient pour la plupart des juristes et des professeurs d'université. M. Kierans et M. Turner faisaient partie des invités. Quant à moi, n'étant pas invité, je n'y ai pas participé.

**M. Skoberg:** Vous faites allusion au groupe d'étude sur les ordinateurs et l'intimité, créé sous l'égide du minis-

## [Texte]

ship of the Department of Communications and the Department of Justice. Will their report which you expect this summer be commissioned to other private concerns or is this strictly an internal departmental report?

**Mr. Stanbury:** Mr. Parkhill.

**Mr. Parkhill:** The report was publicly announced. It is a report to the government and, of course, it will be up to government and to Cabinet to decide whether or not it is to be published. I would assume that, at some point, it would be published.

**Mr. Stanbury:** I think the question was how it is made up.

**Mr. Parkhill:** The task force is not like the computer communications task force, which is really an independent group. In this case, it is run by a steering group made up of civil servants.

**Mr. Skoberg:** And internal.

**Mr. Parkhill:** And internal ones. The Chairman is Mr. A. E. Gotlieb, the Deputy Minister of this department. The man who has immediate responsibility for the task force, however, is Richard Gwyn, Director General of Environmental Planning in my branch.

**Mr. Skoberg:** I would expect that the Minister will be only too anxious to make that report public once it is completed.

● 2055

**Mr. Stanbury:** I am only too anxious to make everything public.

**An hon. Member:** Hear, hear.

**Mr. Skoberg:** Turning to page 3-10, Major Capital Projects, Communications and Space Applications Research and Development, I wonder just what is involved now, so far as costs are concerned, in the monitoring of the various Isis and Alouette programs. With respect to the ones that have been in operation for a considerable length of time, what type of cost-sharing arrangement do we have with our friends across the line?

**Mr. Stanbury:** I would like to ask Dr. Chapman to speak on that.

**Dr. J. H. Chapman (Acting Deputy Minister, Department of Communications):** We have four satellites in orbit now: Alouette I, Alouette II, Isis I and Isis II. The main cost associated with operating those satellites is concerned with the earth stations which acquire the data, the tracking stations which determine where they are and the computing programs which prepare what is called the World Map, to show where they are all the time, and the processing of data and the scientific research which is carried out.

Of those, all the tracking and calculation of orbits essentially is done by the Americans and the information is provided to us. We operate earth stations, in Canada, at Ottawa and at Resolute Bay. The Americans operate a number of other stations around the world and so do other countries. France operates three; Norway operates

## [Interprétation]

ture des Communications et du ministère de la Justice. Feront-ils entrer dans le rapport que nous attendons cet été d'autres intérêts privés ou s'agit-il d'un rapport purement ministériel et interne?

**M. Stanbury:** Monsieur Parkhill.

**M. Parkhill:** Le rapport a été annoncé au public. Il sera présenté au gouvernement et il appartient à celui-ci et au Cabinet de décider de sa publication. Quant à moi, je pense qu'il sera bientôt publié.

**M. Stanbury:** La question se rattachait à sa composition.

**M. Parkhill:** Le groupe d'étude ne ressemble pas à celui chargé des communications par ordinateurs qui forme un groupe indépendant. Dans ce cas précis, ce comité est régi par un groupe directeur composé de fonctionnaires.

**M. Skoberg:** Canadiens.

**M. Parkhill:** C'est juste. Le président en est M. Gotlieb, le sous-ministre de ce ministère. Le responsable du groupe est M. Richard Gwyn, directeur général de la planification de l'environnement de la direction que je représente.

**M. Skoberg:** Le ministre est sûrement désireux de publier le rapport dès que celui-ci sera terminé.

**M. Stanbury:** Je cherche toujours à ne rien cacher au public.

**Une voix:** Bravo.

**M. Skoberg:** Passons à la page 3-11 du Budget des dépenses: recherche et développement en matière de communications et d'applications spatiales, sous la rubrique des grands travaux d'équipement. Qu'en coûte-t-il au gouvernement pour assurer les programmes Alouette et Isis? Pour ceux qui sont déjà en œuvre depuis longtemps, existe-t-il un programme à frais partagés avec nos amis américains?

**M. Stanbury:** J'invite M. Chapman à vous donner des précisions à ce sujet.

**M. J. H. Chapman (Sous-ministre suppléant, ministère des Communications):** Nous avons quatre satellites en orbite à l'heure actuelle: Alouette I, Alouette II, Isis I et Isis II. Les dépenses les plus importantes en ce qui concerne ces satellites sont dues aux stations terrestres qui recueillent les données, aux stations de repérage et aux programmes d'ordinateurs qui indiquent en tout temps la position des satellites. Il faut tenir compte aussi du traitement des données et la recherche scientifique menée à cette fin.

Pour ce qui est du repérage et du calcul des orbites, les Américains en ont la responsabilité et nous transmettent les renseignements. Nous assurons l'opération des stations terrestres au Canada, à Ottawa et à Resolute Bay. Les Américains sont chargés d'un nombre de stations disséminées sur le globe et partagent cette responsabilité



[Text]

one; Britain operates one; Japan operates one; and New Zealand has just opened a station. So a number of countries provide the data acquisition; and Britain, France, Japan also assist in the processing of the data.

The main figure down here is simply for the cost of operating the stations, updating our own ground stations in Canada, and replacing worn out equipment—tape recorders and things of that nature.

**Mr. Stanbury:** We are pleasantly surprised that we still have to deal with information from Alouette I which, as you may know, is the oldest living, operating satellite in space, surviving long past its originally anticipated life.

**Mr. Skoberg:** I am just wondering though, from the way it is spelled out, what the share is that we have in the Canada-U.S. technology satellite. We have not really, then, any man-hours involved so far as personnel from Canada at these other tracking stations is concerned. This is a shared responsibility.

**Mr. Stanbury:** The expenditures we have to provide for are for our own stations only.

**Mr. Skoberg:** With regard to page 3-12 of the estimates, International Participation, would you elaborate just briefly on that, Mr. Minister? Exactly what is our share of the cost of this operation?

**Mr. Stanbury:** Mr. Chairman, the only item shown under International Participation on page 3-12 is our contribution to the International Telecommunication Union, which is something like 3 per cent of the total budget of that union, established by agreement among the members.

**Mr. Skoberg:** And this is located, of course, in Geneva?

**Mr. Stanbury:** The participation in other international organizations in which we are represented by the COTC is looked after in their budget.

**Mr. Skoberg:** The last one that I was looking at in the estimates is Professional and Special Services on page 3-8. Again, I wonder whether these services are required from outside sources mainly. Just how do you bring about these special services and the professional services?

• 2100

**Mr. Stanbury:** Yes. They are very largely, I guess, university contracts. Rather than building up a large bureaucracy, we prefer to conduct our work as far as possible in this field through university contracts.

**Mr. Skoberg:** How do you have the distribution so that it is somewhat equitable amongst the various universities in Canada?

**Mr. Stanbury:** Our purpose is not basically to alleviate regional disparities among universities but rather to get the information that is useful to development of communications. I can give you some indication, though. There were contracts during the past year at the University of Alberta, the University of Western Ontario,

[Interpretation]

avec d'autres pays. La France est chargée de trois stations; la Norvège, l'Angleterre et le Japon assurent le fonctionnement d'une station respectivement. La Nouvelle-Zélande vient d'en ouvrir une. Un certain nombre de pays assurent donc le recueil des données et l'Angleterre, la France et le Japon nous aident à les traiter.

Le chiffre principal figurant au Budget représente uniquement le fonctionnement des stations, la mise au point de nos propres stations terrestres au Canada et le remplacement du matériel usé, notamment les magnétophones.

**M. Stanbury:** Nous avons l'heureuse surprise de pouvoir nous servir encore des renseignements provenant d'Alouette I, le plus ancien satellite qui dépasse de beaucoup sa longévité prévue.

**M. Skoberg:** D'après la façon dont est présenté le Budget, je me demande quelle est la participation technique du Canada? Nous n'avons pas d'années-hommes, du point de vue du personnel canadien affecté à ces autres stations de repérage. Pourtant, la responsabilité est partagée.

**M. Stanbury:** Les dépenses dont il nous faut rendre compte n'intéressent que nos propres stations.

**M. Skoberg:** Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner des précisions au sujet de la participation internationale figurant à la page 3-13 du Budget des dépenses. Quelle est notre quote-part dans cette entreprise?

**M. Stanbury:** Monsieur le président, le seul poste figurant sous la rubrique «Participation internationale», c'est notre contribution à l'Union internationale des télécommunications qui représente 3 p. 100 environ du budget total de l'Union établie en vertu d'un accord entre les membres.

**M. Skoberg:** Naturellement, elle est située à Genève?

**M. Stanbury:** La Société canadienne des télécommunications transmarines qui finance partiellement d'autres organisations internationales en fait état dans son budget.

**M. Skoberg:** Passons maintenant à la page 3-9: services professionnels et spéciaux sous la rubrique «Articles de dépenses». Encore une fois, je me demande si ces services nous sont surtout demandés par l'étranger. D'où proviennent ces services spéciaux et professionnels?

**M. Stanbury:** Voici. Il s'agit essentiellement je crois, de contrats avec les universités. Plutôt que d'édifier une bureaucratie importante, nous préférons poursuivre notre travail autant que possible par l'intermédiaire de contrats avec l'université.

**M. Skoberg:** Comment procédez-vous pour que la répartition soit équitable entre les diverses universités canadiennes?

**M. Stanbury:** Notre but premier n'est pas d'atténuer les disparités régionales entre les universités mais plutôt d'obtenir les renseignements utiles au développement des communications. Je peux vous donner des exemples. L'an dernier, il y a eu des contrats avec l'université d'Alberta, l'université de Western Ontario, Carleton, Laval, Toronto,

**[Texte]**

Carleton, Laval, Toronto, McGill Nova Scotia Technical College, Université de Sherbrooke, the University of British Columbia, Université de Québec, Lakehead, the University of Saskatchewan.

**Mr. McCleave:** Mr. Chairman, If I may raise a point of order, I gather there is a disposition to pass the items so as to enable some hon. members to attend the night for Mr. McIlraith here in Ottawa, those who still have questions could stay on and get information from the Ministry. There is no danger of any items being in contention anyway, so far as I could gather, so perhaps that could be done.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Stanbury:** What if the Minister wants to go to the party?

Votes 1, 5, L10 agreed to.

**The Chairman:** The discussion is still open. Mr. Rock has the floor.

**Mr. Rock:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, it is somehow hard to divide your duties from those of Mr. Pelletier, but I did want to ask you a question about CFCF Radio-TV which is agreeing to sell their station to some Toronto firm, though I find that it may not be in your department.

First of all, the amount that it is to be sold for: is \$20 million or is it \$30 million? And is this amount going to be borrowed in Canadian banks, to pay for it? Then, this \$20 or \$30 million is going to leave to a foreign country, which may do harm to our economy, in that sense. But the only thing that you seem to have with the CRTC is the amount of revenues that they receive from licensing or something, and that is about all that there is.

I still do not know if I am in order in asking you questions with reference to Telesat Canada proposing the building of earth stations. You have given us a map of the locations of these earth stations which, I hope, will be appended to the minutes, Mr. Chairman.

**Mr. Stanbury:** Since you are all shareholders, through the government, in Telesat, I asked Telesat Canada to provide that map. I shall be glad to try to give what information I can although, as you understand, Telesat is not a Crown corporation.

**Mr. Rock:** What I would like to know is, will Telesat itself build these earth stations, or will it be the CBC?

**Mr. Stanbury:** Telesat Canada is building their earth stations and they will own them.

**Mr. Rock:** If the CBC wants to broadcast, let us say, in Resolute Bay or Frobisher Bay, or any of these far-out areas in the North, how do they go about it?

**Mr. Stanbury:** They rent facilities from Telesat Canada as they would from any other carrier.

**[Interprétation]**

McGill, le Collège technique de la Nouvelle-Écosse, l'Université de Sherbrooke, l'université de la Colombie-Britannique, celle du Québec, de Lakehead, et de la Saskatchewan.

**M. McCleave:** Monsieur le président, je demande la parole pour un rappel au règlement. Si je comprends bien, on s'est arrangé pour adopter les crédits afin de permettre à certains députés d'assister à la soirée organisée en l'honneur de M. McIlraith de passage à Ottawa. Ceux qui ont encore des questions à poser peuvent rester et obtenir du ministère les renseignements. Il n'y a aucun danger que certains postes soient controversés de toute façon; on pourrait donc donner suite à ma proposition.

**Le président:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Stanbury:** Et si le ministre veut aller à cette soirée?

Les crédits 1, 5, L10 sont adoptés.

**Le président:** Le débat est ouvert. Monsieur Rock, vous avez la parole.

**M. Rock:** Monsieur le président, je vous remercie.

Monsieur le ministre, il est assez difficile de différencier vos fonctions et de celles de M. Pelletier. J'aimerais vous poser une question concernant la station Radio-TV CFCF, que la direction voudrait vendre à une société de Toronto. Cela ne relève peut-être pas de votre ministère.

Tout d'abord, la station doit être vendue pour une somme de 20 millions de dollars, ou s'agit-il de 30 millions de dollars? Faudra-t-il faire un emprunt auprès des banques canadiennes pour régler ce montant? Par ailleurs, ces 20 ou 30 millions de dollars peuvent être versés à un pays étranger et causer du tort à notre économie. Toutefois, tout ce que vous semblez avoir sous le chapeau de CRTC, c'est le montant des recettes provenant notamment des permis. C'est tout ce que nous y voyons.

Je ne sais pas si ma question concernant Télésat Canada, qui se propose de construire des stations terrestres, est recevable. Vous nous avez donné une carte pour situer ces stations terrestres. J'espère qu'elle sera imprimée en appendice au procès-verbal, monsieur le président.

**M. Stanbury:** Étant donné que vous êtes tous actionnaires de Télésat, par l'intermédiaire du gouvernement, j'ai demandé cette carte à Télésat Canada. Je serais heureux de vous fournir des renseignements, si je le puis, bien que Télésat ne soit pas une société d'État.

**M. Rock:** J'aimerais savoir qui construirait ces stations terrestres, Télésat ou Radio-Canada?

**M. Stanbury:** Télésat Canada construirait ces stations terrestres et elles leur appartiendraient.

**M. Rock:** Et si Radio-Canada veut diffuser à partir de Resolute Bay ou Frobisher Bay par exemple, ou de quelque autre endroit éloigné dans le Nord, comment feront-ils?

**M. Stanbury:** Ils loueront les services de Télésat Canada comme ils le feraient pour toute autre compagnie de télécommunication.



[Text]

**Mr. Rock:** That means, then, that Radio Canada or CBC or CTV networks could then operate television in these outlying areas?

**Mr. Stanbury:** That would depend on the contractual arrangements with Telesat.

**Mr. Rock:** But they would be able to do that.

• 2105

**Mr. Stanbury:** I am sure Telesat would be glad to rent any one of them a channel.

**Mr. Rock:** All these channels will be available at all these earth stations.

**Mr. Stanbury:** That is true. All of the earth stations will not be capable of dealing with all kinds of signals, though.

**Mr. Rock:** No, I can understand that. I am speaking now strictly of TV and radio broadcasts in those areas.

**Mr. Stanbury:** Yes. Of course, the broadcasting company would have to have facilities on the ground in order to rebroadcast from the satellite earth station.

**Mr. Rock:** Yes.

**Mr. Stanbury:** For instance, where a remote television earth station is shown the broadcasting company would have a transmitter located in conjunction with the earth station so that it would take the signal from the satellite and rebroadcast it in that area.

**Mr. Rock:** This is all I wanted to know, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Pringle, followed by Mr. Portelance.

**Mr. Pringle:** I only have a very, very short question or two. I think I can recall that when we planned communications in the North it was an extremely costly proposition. I see that you are now planning on 25 earth stations and you say that the high power satellite and the less expensive ground station is the result of your experiments or technological advances. Has this been advancing very rapidly and are our costs being meaningfully reduced on this basis?

**Mr. Stanbury:** I think you are skipping over a few years. The high power satellite and the lower-cost ground stations are something that we foresee as a result of experimental satellites such as our Communications Technology Satellite. The initial Telecast system has rather high-cost ground stations because the available technology in communications satellites is still quite low in power.

**Mr. Pringle:** When do you expect that all these ground stations will be installed? Are they installed now?

**Mr. Stanbury:** Nearly all the ground stations are under construction now.

**Mr. Pringle:** They are under construction now?

[Interpretation]

**M. Rock:** Cela signifie par conséquent, que Radio Canada ou CBC ou même les chaînes CTV pourraient téléviser dans ces secteurs éloignés?

**M. Stanbury:** Cela dépend de leurs contrats avec Télésat.

**M. Rock:** Mais ils pourraient le faire.

**M. Stanbury:** Je suis sûr que Télésat se ferait un plaisir de louer à chacun d'eux un canal.

**M. Rock:** Par conséquent, tous ces canaux seront disponibles aux stations terrestres.

**M. Stanbury:** C'est cela. Cependant, toutes les stations terrestres ne pourront pas travailler avec n'importe quelle sorte de signaux.

**M. Rock:** Non, je le comprends bien. Je parle en particulier de la radiodiffusion et de la télédiffusion dans ces secteurs, dans ces régions.

**M. Stanbury:** Bon. Évidemment, la société de radiodiffusion devra avoir des services sur place afin de pouvoir retransmettre à partir de la station terrestre reliée au satellite.

**M. Rock:** Très bien.

**M. Stanbury:** Par exemple, là où vous voyez une station terrestre de télévision, la société de radiodiffusion aura un émetteur commun avec la station terrestre afin de recevoir le signal du satellite et le retransmettre dans cette région.

**M. Rock:** C'est tout ce que je voulais savoir, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Pringle vous avez la parole, suivi de M. Portelance.

**M. Pringle:** Je n'ai qu'une ou deux très courtes questions. Si je me souviens bien, les projets que nous avons établis pour les communications dans le Nord étaient très coûteux. Je vois que vous faites maintenant des projets pour 25 stations terrestres et vous dites que le satellite à haute puissance et des stations terrestres moins coûteuses sont le résultat de vos expériences ou de progrès technologiques. Les progrès ont-ils été si rapides que nos coûts en sont diminués de façon importante?

**M. Stanbury:** Vous anticipez de quelques années. Les satellites à haute puissance et les stations terrestres moins coûteuses sont des prévisions qui résulteraient des satellites expérimentaux, comme les satellites technologiques de télécommunication. Le Télésat préfère les stations terrestres dont le coût est élevé étant donné que les satellites utilisés pour les télécommunications ont une puissance assez faible.

**M. Pringle:** Quand croyez-vous que toutes ces stations terrestres seront installées? Le sont-elles déjà?

**M. Stanbury:** Presque toutes les stations terrestres sont en cours de construction.

**M. Pringle:** Elles sont actuellement en cours de construction?

## [Texte]

**Mr. Stanbury:** Certainly all the heavy route stations and the network TV regional telecommunications stations will be in operation when the satellite system goes into operation on January 1 next.

**Mr. Pringle:** This will be operated more or less on an experimental capacity for two years. Is that correct?

**Mr. Stanbury:** No. Excuse me, I still have not made clear the distinction between Telesat's program and the department's experimental program. Hopefully Telesat Canada will have a satellite in operation by the beginning of next year and it will be working to ground stations as shown in this map which Telesat Canada has provided.

The Department of Communications, in its Communications Research Centre, is now working on a Communications Technology Satellite which will not be available until 1975. Even at that date it will not be an operational satellite for use by such people as Telesat and Intelsat but it will be an experimental satellite to explore future technology which perhaps Telesat will be able to use a few years after that.

**Mr. Pringle:** I understand now. I misunderstood before. Do you have any estimate of—and I am not talking about 1972, 1973, 1974 or 1975—when the main population in the remote areas, not the fringe areas, will be served by the total communications system, in relation to say, television and other communication.

• 2110

**Mr. Stanbury:** The government has established an objective of serving all communities in Canada of 500 or more population with television within the next five years. This will be assisted by the establishment of the Telesat system. How many additional people in the North can be served by television as a result of the existence of this Anik satellite, I do not know; and I do not know whether we could estimate that. But the fact is, though, that there are many communities in the North which are simply impossible to serve with the kind of communications which we take for granted without the satellite because of the atmospheric conditions, the dispersed nature of the communities, the terrain between them, and for all manner of reasons. The Anik satellite creates a kind of quantum leap in our ability to serve all of Canada with reasonably sophisticated communications systems of all kinds, and I think that all of the stations shown on Telesat's map, for instance, are expected to be in operation sometime during 1973.

**Mr. Pringle:** It states that an investment by the government of \$30 million was matched by the participating Canadian telecommunication carriers. Are there many companies involved in this \$30 million?

**Mr. Stanbury:** The telecommunication carriers in Canada are the government's equal partners. They include, of course, Bell Canada, B.C. Tel, Canadian National, Canadian Pacific, the telephone companies—there are about a dozen. Each of the important telecommunication carriers is involved.

## [Interprétation]

**M. Stanbury:** Certainement. Toutes les stations importantes et le réseau de télévision régional pour les stations de télécommunication fonctionneront lorsque le système de satellites commencera à fonctionner, le 1<sup>er</sup> janvier prochain.

**M. Pringle:** Elles fonctionneront de façon plus ou moins expérimentale pendant deux ans, n'est-ce pas?

**M. Stanbury:** Non. Je m'excuse, je n'ai pas fait une distinction assez nette entre le programme de Télésat et le programme expérimental du ministère. Nous espérons que Télésat Canada aura un satellite en opération au début de l'année prochaine et il fonctionnera conjointement avec les stations terrestres, comme l'indique la carte fournie par Télésat Canada.

Le Centre de recherches et de communications du ministère étudie actuellement un satellite technologique de communications qui ne sera prêt qu'en 1975. Mais à cette date, ce satellite ne pourra même pas être utilisé par Télésat ou Intelsat. Ce sera un satellite expérimental qui permettra de trouver de nouvelles techniques que Télésat pourra peut-être utiliser quelques années après.

**M. Pringle:** Je comprends maintenant. Je n'avais pas tout à fait saisi. Avez-vous fait des prévisions pour... et je ne parle pas des années 1972, 1973, 1974 ou 1975. Lorsque la population principale des régions éloignées, je ne parle pas des régions limites, sera desservie par ce système global de communication conjointement avec les autres systèmes de communications, je veux dire par exemple la télévision et autres.

**M. Stanbury:** Le gouvernement s'est fixé un objectif pour offrir le service de la télévision à toutes les localités au Canada qui comptent 500 personnes au plus au cours des 5 prochaines années. On pourra y arriver par la création du système Telesat. Combien de personnes supplémentaires dans le Nord peuvent recevoir la télévision grâce à l'existence du satellite Anik, je ne sais pas, et je ne sais pas si nous pouvons fixer un chiffre. Toutefois, il reste que pour bien des collectivités dans le Nord, il est tout simplement impossible de leur donner ce genre de communication que nous tenons pour acquis, sans le service des satellites, à cause des conditions atmosphériques, de la dispersion des collectivités, de leur éloignement entre elles et pour bien d'autres raisons. Le satellite Anik représente un saut critique dans notre service permettant à tous les Canadiens de bénéficier d'un système de communication plutôt complexe et, à mon avis, toutes les stations indiquées sur la carte Telesat par exemple doivent fonctionner au cours de l'année 1973.

**M. Pringle:** Il indique qu'un investissement de 30 millions de dollars du gouvernement est équilibré par une participation des compagnies de télécommunication canadiennes participantes. Les compagnies qui ont participé à ces 30 millions de dollars sont-elles nombreuses?

**M. Stanbury:** Les compagnies de télécommunication au Canada sont partenaires égaux avec le gouvernement. Elles comprennent évidemment Bell Canada, les compagnies de téléphone de la Colombie-Britannique, le Canadien national, le Canadien pacifique, les autres compagnies de téléphone au nombre de 12 environ.



[Text]

**Mr. Pringle:** Are there any communication companies that are not in this?

**Mr. Stanbury:** Maybe the "Ottawa Valley Pioneer Telephone Company", if there is such a thing. There are no significant companies not involved.

**Mr. Pringle:** In other words, they are all in on the deal?

**Mr. Stanbury:** Including even the Ontario Northland, as I recall.

**Mr. Pringle:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**M. Portelance:** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je reviens un peu aux questions de M. Pringle. Deux satellites «Anik» seront peut-être lancés? L'un en novembre, et l'autre, un peu plus tard.

Je me rappelle qu'en 1969, les membres du Comité ont visité plusieurs régions de l'est du Canada, en particulier la région de Sept-Îles, Wabush, Labrador et Schefferville qui compte plusieurs habitants. La population de Schefferville, je crois, est de 8,000 âmes et celle de Labrador et de Wabush est équivalente.

Une des principales plaintes formulées alors voulait que les résidents de cette région ne puissent avoir la transmission directe des émissions télévisées. Ainsi, on voyait la joute de hockey dix jours après la partie. Est-ce que le satellite «Anik» et les stations qui nous voyons sur la carte vont assurer la télévision en direct dans cette région?

**Une voix:** Oui.

**M. Portelance:** Est-ce exact, monsieur Chapman?

**M. Stanbury:** Par satellite, oui.

**Mr. Portelance:** They will be able to get programs in Schefferville and Wabush, Labrador?

**Mr. Stanbury:** Schefferville? À combien de milles de la ville est-ce?

• 2115

**Mr. Portelance:** Goose Bay is there and Seven Islands and then number 21 is Fort Chimo, so Schefferville would be right in the middle of these three.

**Mr. Stanbury:** Well it depends...

**Mr. Portelance:** Would Schefferville be in a position to get it direct?

**Mr. Rock:** I think you would miss the boat somewhere there.

**Mr. Stanbury:** No, no. It depends on what facilities there are to deliver the signal.

**Mr. Portelance:** How can we forget a region where there are 15 to 20 thousand people, and I do not know how many people there are in Fort Chimo?

**Mr. Stanbury:** You should not assume that it is forgotten because there is no earth station there. It may be,

[Interpretation]

**M. Pringle:** Y a-t-il d'autres compagnies de communications qui n'en font pas partie?

**M. Stanbury:** Peut-être la *Ottawa Valley Pioneer Telephone Company*, s'il existe quelque chose du genre. Il n'y a pas de compagnies importantes qui ne participent pas.

**M. Pringle:** En d'autres termes, elles participent toutes à cette entreprise?

**M. Stanbury:** Si je me souvenais bien, même la *Ontario Northland*.

**M. Pringle:** Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Monsieur Portelance, vous avez la parole.

**Mr. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I would like to come back to Mr. Pringle's question. Will two satellites (Anik) be launched? The first one in November and the other one later on? I recall that in 1969 a Committee member visited a number of regions in eastern Canada, particularly in Seven Islands, Wabush, Labrador and Schefferville where incidentally the population is quite intensive. Indeed, Schefferville has a population of 8,000, Labrador and Wabush have the same population density.

One of the main complaints that I would like to present would be that the population concerned cannot have direct broadcasting services in their region. Thus the population could follow the hockey game 10 days after it was over. Will the satellite (Anik) and the station represented on the world map extend the broadcasting services to this part of Canada?

**An hon. Member:** Yes.

**Mr. Portelance:** Really, Mr. Chapman?

**Mr. Stanbury:** Via satellite.

**M. Portelance:** Les services de radiodiffusion atteindront Schefferville, Wabush et le Labrador.

**M. Stanbury:** Schefferville? At what distance in miles is it situated?

**M. Portelance:** Vous avez Goose Bay et puis Sept-Îles et au numéro 21 Fort Chimo et Schefferville se trouve au centre entre les trois.

**M. Stanbury:** Eh bien cela dépend.

**M. Portelance:** Est-ce que Schefferville pourrait recevoir directement?

**M. Rock:** Je pense que vous allez manquer le coche, dans cette région.

**M. Stanbury:** Non, non. Cela dépend des services existant pour les signaux.

**M. Portelance:** Comment peut-on oublier une région quand la population est d'environ 15 à 20,000 personnes, je ne sais pas combien il y a de gens à Fort Chimo?

**M. Stanbury:** Vous ne devez pas croire qu'on les oublie parce qu'il n'y a pas de station terrestre. Cela se peut,

## [Texte]

but I cannot tell you offhand. Perhaps we can find out for you if no one here knows, but the remote television earth station locations were chosen basically by the CBC, the user of these stations based on their anticipation of need. It may be there are connections by land-lines, by microwaves between Fort Chimo and Schefferville or between Sept-Îles and Schefferville or between Goose Bay and Schefferville and I suspect that is the case. So the satellite may very well permit live television without there being an earth station at Schefferville.

**Mr. Portelance:** I hope you are right on this. This was my main concern. As long as they get it I think they will be very happy with it but if they do not I can hardly explain how a region of that size could be forgotten.

**Mr. Stanbury:** I think Mr. Nixon knows the area well enough including the communications links there that he might be able to answer you.

**Mr. F. G. Nixon (Administrateur Telecommunication Bureau):** Mr. Chairman, the places mentioned are certainly being examined by the CBC and, without speaking as to the precise locations, in addition to the satellite station at Sept-Îles, there will then be microwave connections to the north and that will permit the television to be distributed from the earth station to a wide area to the north, and it will also permit the separation of that area into a regional network at times.

**The Chairman:** Does that answer your question, Mr. Portelance?

**Mr. Stanbury:** CBC could answer your question more precisely, but the Telesat earth station will make it more practical for that area to be served.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Minister, if we look at the program descriptions in the estimates, we note that a lot of studies are contemplated. It seems that in many of the program descriptions references are made to studies and I just wanted to ask a few questions about them. For example, in national telecommunications development, in the program descriptions, it says:

to conduct economic, commercial and technical studies relating to the public need for telecommunications and the ability of industry to serve those needs.

Could you give us a general idea of the number of studies under way, how many have been completed and how many are being proposed for the future?

**Mr. Stanbury:** This department deals very much in the future so it is not surprising that we should have a lot of studies under way, but Mr. Marchand could tell you more about this.

**Mr. Marchand:** Mr. Chairman, the word *studies* I am afraid is used here a little loosely. I would like to make a

## [Interprétation]

mais je ne peux pas vous le dire comme cela tout de go. On pourra peut-être vous donner les renseignements si personne ici ne le connaît, mais les emplacements de station terrestre pour la télévision télécommandée ont été choisis d'abord par Radio-Canada, et par les usages de ces stations en tenant compte de leurs besoins anticipés. Il se peut qu'il y ait des connections par lignes terrestres, par microondes entre Fort Chimo et Schefferville ou entre Sept-Îles et Schefferville ou entre Goose Bay et Schefferville et je crois que c'est le cas. Le satellite pourrait donc très bien permettre la réception de télévision en direct sans qu'il y ait besoin de station terrestre à Schefferville.

**M. Portelance:** J'espère que vous avez raison. C'était mon inquiétude principale. S'ils peuvent recevoir la télévision, je crois qu'ils seront très heureux, si non je ne peux expliquer comment on peut oublier une région de cette importance.

**M. Stanbury:** Je crois que M. Nixon connaît suffisamment bien la région et les réseaux de communication pour pouvoir vous répondre sur le sujet.

**M. F. G. Nixon (Administrateur du bureau des télécommunications):** Monsieur le président, les endroits que vous avez mentionnés ont certainement été étudiés par Radio-Canada et, sans parler d'endroits précis, en plus de la station satellite à Sept-Îles, il y aura également des liaisons microondes vers le nord qui permettront de distribuer de la station terrestre les émissions télévisées à une région très vaste au nord et qui permettra également de répartir cette région en réseaux régionaux à certains moments.

**Le président:** Est-ce que cela répond à votre question monsieur Portelance?

**M. Stanbury:** Radio-Canada pourra répondre à votre question de façon plus précise, mais la station terrestre Télésat permettra un service plus pratique dans cette région.

**Le président:** Monsieur Allmand, vous avez la parole.

**M. Allmand:** Monsieur le ministre, si vous regardez la description du programme dans le budget, vous remarquerez qu'on y prévoit beaucoup d'études. Il semble que dans plusieurs descriptions de programmes on en fasse mention, et je voulais vous poser quelques questions sur ce sujet. Par exemple, au sujet du développement des télécommunications nationales dans la description des programmes on dit:

Études économiques, commerciales et techniques concernant les besoins du public en télécommunication et la capacité de l'industrie de satisfaire ces besoins.

Pouvez-vous nous donner une idée du nombre d'études en cours, combien ont été terminées et combien d'autres vous proposez-vous de faire dans l'avenir?

**M. Stanbury:** Le ministère parle beaucoup d'avenir, il n'est donc pas surprenant que vous voyiez dans les prévisions de nombreuses études en cours, mais M. Marchand peut vous parler plus longuement de la question.

**M. Marchand:** Monsieur le président, le mot étude est utilisé ici un peu trop généreusement. Je voudrais faire



[Text]

distinction in the ongoing activity of the department which entails studies and this is one of the very significant ways the term *studies* is used. When the Minister receives a complaint, for example, which warrants a study in depth of what has been going on in a given sector of activity, it means that the general public is expecting that the executive arm of government is properly tooled up in order to carry out such study. Sometimes these go on for quite some time and the Department is expected to probe to some considerable degree of depth into a subject matter. This accounts for one of the usual exceptions of the word "study".

Another one which is part of...

• 2120

**Mr. Allmand:** Mr. Marchand, could you just give us an example of the type of study that you are talking about with that exception.

**Mr. Marchand:** All right; no, I will stick with some things. Let us say a taxpayer writes the Minister and says that a common carrier has used the contents of a message that he put through its services and facilities in order to ascertain his credit and he had been refused credit. This, on the face of it, looks quite insignificant, because it could be lumped with the every day routine complaints the Minister receives, but I can assure you that this very example I am using will trigger an in-depth study in the Department using resources that the government is expected to have at the disposal of the taxpayers. I am using that example because it is rather fresh in my mind. Possibly there are others that would be more felicitous, but I think this one would give you an idea of the far-reaching effect of that kind of complaint.

**Mr. Allmand:** Excuse me, would that be the kind of complaint that would come under National Telecommunications Development?

**Mr. Marchand:** Very much so.

**Mr. Allmand:** I see, so that kind of study would be included. Maybe, you could give me some...

**Mr. Marchand:** I will mention another ongoing type of study and just another example of the loose way in which the term "study" is used. Whenever the Minister receives an application for a licence of a microwave system, this triggers a full-blown study into the socio-economic commercial, technical implications of the request before the Minister, and before he exercises his licensing authority he expects to be fed with a confirmation, a qualification or an information of the contention of the applicant.

We had 120 of those during this past fiscal exercise of a spectrum of nature which I would say were of 10 or 15 types, which warranted a considerable degree of examination and expertise.

In these two examples, the word "study" is used on an on-going basis and the use of the word is meant to reflect an on-going routine type of activity that the department carries on.

On the other hand, on a more active type of basis, surveying the policy-making function of the Department,

[Interpretation]

une distinction entre l'activité en cours au ministère qui comprend des études et, cette fois le mot *étude* est utilisé à bon escient. L'expression «études». Ainsi, lorsque le ministre reçoit une plainte qui exige une étude approfondie des circonstances entourant un fait dans un secteur d'activité, cela veut dire que le public s'attend à ce que l'exécutif du gouvernement soit proprement outillé pour faire cette étude. Parfois, ces études se poursuivent assez longtemps et le ministère doit creuser profondément la question. Ceci explique certaines exceptions particulières du mot «étude».

Une autre est en partie...

**M. Allmand:** Monsieur Marchand, pourriez-vous simplement nous donner un exemple du genre d'études dont vous parlez et ayant cette exception.

**M. Marchand:** Très bien; non, je vais m'en tenir à certains aspects. Disons qu'un contribuable écrit au ministre et déclare qu'un télécommunicateur s'est servi du contenu d'un message passé par ses services et installations en vue de s'assurer si son crédit est bon et que par suite, le crédit lui a été refusé. Ceci, de prime abord, semble très insignifiant car ces plaintes font partie de la routine journalière des plaintes adressées au ministre, mais je puis vous assurer que cet exemple que je vous cite déclenchera une étude en profondeur au sein du ministère mobilisant toutes les ressources dont le gouvernement doit disposer pour répondre aux besoins des contribuables. Je cite cet exemple car il est encore très présent à la mémoire. Il peut y en avoir d'autres qui seraient plus à propos, mais je pense que celui-ci vous donnera une idée de la répercussion lointaine provoquée par ce genre de plaintes.

**M. Allmand:** Excusez-moi, est-ce le genre de plaintes dont s'occupe en particulier l'agence des télécommunications nationales?

**M. Marchand:** Oui pour une grande part.

**M. Allmand:** Je vois, alors ce genre d'étude serait compris. Peut-être, vous pourriez me donner...

**M. Marchand:** Je vais mentionner un autre genre courant d'études et citer un autre exemple de la façon très large dont le terme «étude» est utilisé. Chaque fois que le ministre reçoit une demande de licence pour un système de microondes, cela provoque une étude d'envergure de l'aspect socio-économique, commercial, technique et des implications de la demande faite au ministre et avant que celui-ci décide d'accorder la licence, il compte obtenir la confirmation, la certification ou l'exposé des prétentions du demandeur.

Nous en avons reçu 120 au cours de l'exercice financier qui vient de se terminer, dont la gamme s'étendait sur 10 à 15 catégories différentes, ce qui justifiait un examen et des expertises très poussées.

Dans ces deux exemples, le mot «étude» est employé de façon ordinaire et le mot est destiné à refléter un genre routinier d'activité que le ministère remplit.

D'autre part, sur un plan plus constructif, lorsqu'il s'agit de la conception politique du fonctionnement du ministère, d'autres genres d'études sont poursuivis. Ainsi,

## [Texte]

other studies are going on. One that comes to mind is an attempt by the Department to ascertain the dimension of the interregional activity in telecommunications that goes on in the country and how it is reflected in terms of deployment of facilities; in terms of repartition between corporate entities; in terms of capital investments and in terms of jurisdiction, because you might have traffic that goes on in facilities that have an interregional nature that fall into two different areas of jurisdiction. This is another type of study which I would like to term as being more active and dovetailing more directly into the policy-making responsibilities of the Minister. I could go on.

•2125

**Mr. Allmand:** Yes. I forgot to bring this with me. In your departmental annual report do you try to give some report of these studies? I think you are right, the word is a bit misleading. It is used in such a general way that when you look at the program descriptions you do not get the same impression, you do not visualize in advance the type of thing you have described to us this evening. I do not have time to look at your report right now, but do you report on these studies in the report?

**Mr. Marchand:** The Minister observed that on page 13 of the annual report, about which I have been speaking mostly, because it is under my immediate area of responsibility. Of course, other areas are more susceptible of publication; I do not like to pass the buck but in the strategic planning area, for which my colleague, Mr. Parkhill, is responsible, he also makes rather significant use of the word "studies" in many different ways.

**Mr. Allmand:** I do not want to go into every one of these headings but I noticed that in every one of the program descriptions the word "studies" is repeated. To keep on the subject of national telecommunications development you have an increase in budget of \$753,000. Is this for the area of studies?

**Mr. Marchand:** I would like to establish here that the department is in its formative years and that very specific area which you are fingering now is in the area of policy implementation and systems development as distinguished from strategic planning which is another area of the department. You put your finger on an area which shows a sizable increase in the estimates for this year.

**Mr. Allmand:** The largest one involving these different headings.

**Mr. Marchand:** Yes; it testifies to the fact that the department is really tooling up to impact the development of systems brought about by the consequences of the Minister's licensing authority.

**Mr. Allmand:** I see.

**Mr. Marchand:** And if I may, to get back to your original question where you dramatized a growth curve, I would venture to say that it would be expected in the formative years of a new department to show that kind of growth in terms of consumption of resources as it is

## [Interprétation]

il me vient à l'esprit la tentative du ministère pour s'assurer de l'importance des activités interrégionales des télécommunications à l'échelle nationale et de ses effets sur l'agrandissement des installations, sur la répartition entre sociétés constituées et sur les investissements de capitaux en ce qui concerne l'aspect juridique, car il peut y avoir transmission par l'intermédiaire d'installations interrégionales relevant de deux juridictions locales. C'est un autre genre d'étude que j'aimerais décrire comme étant plus active et s'intégrant plus étroitement aux responsabilités de caractère politique dévolues au ministre. Je pourrais poursuivre indéfiniment.

**M. Allmand:** Oui. J'ai oublié de l'apporter avec moi. Dans le rapport annuel de votre ministère, vous efforcez-vous de donner quelque idée de ces études? Je crois que vous avez raison, le mot est un peu ambigu. Il est employé de façon si générale que, lorsqu'on étudie la description des programmes, on n'a pas la même impression, on ne voit pas d'avance le genre d'activités que vous nous décrivez ici ce soir. Je n'ai pas le temps d'étudier votre rapport dès à présent, mais mentionnez-vous ces études dans votre rapport?

**M. Marchand:** Le ministre l'a signalé à la page 13 du rapport annuel dont je parle, principalement du fait que cela relève de ma responsabilité immédiate. Il va sans dire que d'autres parties du rapport sont plus couramment publiées; je n'aime pas à rejeter le blâme sur d'autres, mais dans le secteur si important de la planification, dont mon collègue M. Parkhill est responsable il emploie aussi de façon plutôt générale le mot «études» de diverses manières.

**M. Allmand:** Je ne veux pas repasser toutes ces rubriques, mais j'ai observé que chacun des éléments des programmes comporte le mot «études». Pour en rester à la question du développement des télécommunications nationales, vous avez augmenté le budget de 753,000 dollars. Est-ce pour des études?

**M. Marchand:** J'aimerais spécifier ici que le ministère est encore en voie de formation et que le secteur particulier visé présentement se trouve dans le domaine de l'application de politiques et du développement de systèmes, qui se distinguent de la planification qui appartient à une autre division du ministère. Vous visez un secteur qui réclame une augmentation sensible des crédits pour cette année.

**M. Allmand:** L'augmentation la plus marquée parmi ces différents postes.

**M. Marchand:** Oui, ce qui prouve que le ministère s'équipe réellement en vue de l'expansion des systèmes résultant de la responsabilité en matière de licences du ministre.

**M. Allmand:** Je vois.

**M. Marchand:** Et si vous me permettez de revenir à votre première question, lorsque vous avez donné une image dramatique de la courbe d'expansion, j'oserais dire que l'on doit prévoir au cours des jeunes années d'un nouveau ministère que se produira cette croissance de la



## [Text]

tooling up to carry out the responsibilities that are expected of it.

**Mr. Allmand:** This leads me to a comment that the Minister made a little earlier when he said he was happy to make public as much as possible in his department. What is your policy with respect to making these studies public? Do you have criteria in the department, Mr. Minister, with respect to making public these studies?

**Mr. Stanbury:** I suppose part of the difficulty in answering that is to define the word "studies" which seems to be used in several different ways in the estimates. Where we have initiated an examination of the facts on which we should base some new policy direction—for instance, where we have established a task force—the expectation is that the information produced by such a group would be public. As you know, the practice is that in such cases the government decides after it sees a task force report whether it should be made public or what part of it should be made public and there are not any clearly defined criteria for what is made public and what is not. But this department starts out on the assumption that the information it gathers for development of policy will be exposed to the public for reaction and discussion in public.

• 2130

The telecommission reports are, as I mentioned, a tremendous resource for that, and I hope the reports of the two task forces that are in existence now will be further resources. But I cannot make a commitment now for instance, that they will be public even though I anticipate they will. The studies, if that is what we are to call them, for which we contract I expect would normally be made public. There are cases where the person doing a study has gathered information on a confidential basis in the industry and for obvious reasons, competitive reasons, there is information that should not be exposed, I suppose, but I have not yet encountered that kind of situation in my brief tenure and frankly, as I mentioned before, my bias would always be to making information that we gather available to the public. That is not information about individual cases, but information on which we would like to stimulate discussion and development of policy.

**Mr. Allmand:** Thank you. I have one more question. On page 3-8 of the estimates, under the item Information, I noticed that expenditures are to increase by \$69,000, which is an increase of 40 per cent. If the Minister had something to do with Information Canada in the past, that body has been established to provide information. Would you explain a 40 per cent increase in information services for your department when you have also had the establishment of Information Canada and a lot of money being spent in that area?

**Mr. Stanbury:** Well, I guess you had better not lead me into an area that Martin O'Connell should discuss. I will not attempt to explain, as we all have so many times, that

## [Interpretation]

consommation des ressources durant la période d'aménagement en vue d'assumer les responsabilités dont le ministère est chargé.

**M. Allmand:** Ceci me porte à rappeler une observation faite un peu plus tôt par le ministre lorsqu'il a déclaré qu'il était heureux de communiquer autant que possible au public l'activité de son ministère. Quelles mesures prenez-vous pour renseigner le public au sujet de ces études. Avez-vous des critères sur lesquels se fonde le ministère, monsieur le ministre, au sujet de la publication de ces études?

**M. Stanbury:** Ce qui rend la réponse à cette question difficile c'est la difficulté à définir le mot «études» qui semble être employé dans diverses acceptions dans le budget. Là où nous avons procédé à un examen des faits sur lesquels nous devrions baser notre nouvelle politique, par exemple, là où nous avons créé un groupe d'étude, nous prévoyons de publier les renseignements obtenus. Comme vous le savez, dans de tels cas, la pratique du gouvernement est d'examiner le rapport du groupe d'étude, puis de décider ensuite s'il doit être publié, en totalité ou en partie; il n'y a donc pas de critère parfaitement défini quant à ce qui doit être publié et ce qui ne doit pas l'être. Toutefois, notre Ministère a commencé ces études en supposant dès le départ que les renseignements obtenus afin de définir sa politique seront portés à la connaissance du public pour que celui-ci puisse en discuter.

Comme je l'ai mentionné les rapports de la télécommission constituent une énorme source de renseignements et j'espère que les rapports des deux groupes d'étude existant actuellement seront du même niveau. Cependant, je ne puis actuellement m'engager à ce qu'ils soient publiés bien que je suppose qu'ils le seront. Je suppose que les études, si c'est ainsi que nous les appelons, réalisées sous contrat sont en général publiées. Dans certains cas, le responsable de l'étude a obtenu des renseignements confidentiels concernant une industrie et il est alors évident que dans une situation de concurrence ces renseignements ne doivent pas être publiés. Toutefois, pendant mon bref séjour à ce ministère, je n'ai pas encore rencontré ce genre de situation et, sincèrement, comme je vous l'ai dit, j'aurais toujours tendance à publier les renseignements que nous obtenons. Je ne parle pas ici de renseignements concernant des particuliers mais plutôt de renseignements à partir desquels s'établirait une discussion nous permettant de définir des politiques.

**M. Allmand:** Merci. J'ai une autre question. A la page 3-9, du Budget, je remarque que les dépenses prévues pour l'information augmenteront de \$69,000, ce qui représente une augmentation de 40 p. 100. Si le Ministre a déjà eu des contacts avec Information Canada, il saura que cet organisme est destiné à fournir des informations. Pourrait-il alors expliquer pourquoi son ministère a besoin d'une augmentation de 40 p. 100 au titre des services d'information alors que des sommes énormes ont été consacrées à la création d'Information Canada?

**M. Stanbury:** Je pense que vous ne devriez pas m'entraîner dans un domaine qui relève de M. Martin O'Connell. Je n'essaierai pas d'expliquer, comme on l'a

## [Texte]

Information Canada is not a centralized information unit and does not take over the functions of any departmental information branch. In this case I suspect that there is no information branch in any department as small or as modest in its program, and of course if you double a branch of one it becomes an increase of 100 per cent. I do not think we should be too dazzled with percentages. The fact is that the figures for this department's information services are extremely modest in relation to the department's responsibilities.

● 2139

The Change, I think arises from an increase of a total establishment of something like eight people, including men, women and children, to maybe twelve, and that includes the person who clips newspapers. It is a very small operation. It struck me when I came into the department that this is a field which Canadians, and particularly younger Canadians, should know a great deal more about than they do now. It is a field of great opportunity for young Canadians and it is a field of great opportunity for Canada if Canadians understand its potential. If there is one area that has been a bit neglected in this department in its formative years I think it is in the area of explaining to the public what the whole field of telecommunications offers in Canada and how important it is to Canadians, above all people, in view of the type of country we live in.

I make no apology for beefing up the capacity of the department to explain developments in this quickly-developing field and, frankly, in simply responding to a tremendously accelerating number of inquiries from citizens about communications, which puts quite a load on our mini branch that exists now.

**Mr. Allmand:** Thank you very much. While you were speaking I was comparing your information budget with that of other departments at random, and it seems that the only one that is smaller than yours is the Department of Finance, so I think you have answered very well.

**Mr. Stanbury:** The Department of Finance, of course, has virtually no administrative responsibilities and structurally is a very small department. If one compares the fields of operation and the structures of the departments one can see just how very modest the information budget has been in this department.

**Mr. Allmand:** Thank you very much.

**The Chairman:** Are there any further questions, gentlemen? Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** I would like to say to the Minister, Mr. Chairman, that even though I have not had an opportunity of participating in this Tuesday morning educational program, I think whoever is responsible for instituting that program, should be congratulated for providing this service to the members. At this time of the year I presume it is difficult to get too many people out, but I think it is a wonderful opportunity for all those who can get out.

**Mr. Stanbury:** Thank you very much. We are very happy that so many members have taken advantage of

## [Interprétation]

souvent fait, qu'Information Canada ne constitue pas une unité centralisée de renseignements et n'englobe pas les fonctions des directions d'informations des ministères. Dans ce cas précis, je suppose qu'aucun ministère n'a une direction de l'information aussi modeste et il est évident que si l'on double sa capacité, l'augmentation est de 100 p. 100. Ne nous laissons pas impressionner par les pourcentages! Le fait important est que les chiffres des services d'information de ce ministère sont extrêmement modestes par rapport aux responsabilités dudit ministère.

Je pense que cette augmentation provient du fait que nous ferons passer à 12 l'effectif d'un service comprenant actuellement 8 employés, y compris les hommes, les femmes, les enfants et celui qui découpe les journaux. C'est un très petit service. Lorsque je suis venu au ministère, j'ai constaté que c'est un domaine qui devrait être bien mieux connu par les Canadiens, et particulièrement par les jeunes. C'est un domaine d'avenir pour nos jeunes, s'ils comprennent son potentiel. Si ce ministère a négligé l'un de ses secteurs d'activité pendant ses années d'information, je pense bien que c'est celui qui concerne l'explication au public des possibilités offertes par les télécommunications et l'importance qu'elles représentent pour chacun, dans un pays tel que le nôtre.

Je ne demande aucune excuse pour vouloir améliorer la capacité du ministère à expliquer au public les progrès réalisés dans ce domaine; sincèrement, je ne fais que répondre à l'accélération des demandes émanant des citoyens au sujet des communications, accélérations qui surchargent de travail la mini-direction d'aujourd'hui.

**M. Allmand:** Merci beaucoup. Pendant vos explications, j'ai comparé votre budget d'information à celui d'autres ministères et il semble que seul le Ministère des Finances dispose d'un budget plus faible que le vôtre; vous avez donc très bien répondu.

**M. Stanbury:** Évidemment, le Ministère des Finances n'a virtuellement aucune responsabilité administrative et reste un petit ministère. Si l'on compare les secteurs d'activités aux structures des ministères, il est facile de croire que le budget d'information de notre ministère est resté très modeste.

**M. Allmand:** Merci beaucoup.

**Le président:** Messieurs, avez-vous d'autres questions? Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'aimerais dire au ministre, bien que n'ayant pas pu participer au programme éducatif de mardi matin, que l'on devrait féliciter la personne responsable de sa création car le service rendu aux députés a été excellent. Je suppose qu'il est difficile de faire sortir beaucoup de monde à cette saison mais, pour tous ceux qui peuvent sortir, cela constitue une occasion magnifique.

**M. Stanbury:** Merci beaucoup. Nous sommes très satisfaits de voir que tant de députés ont profité de la pos-



**[Text]**

the opportunity to visit the Communications Research Centre and to accept the invitation that I relayed on behalf of the President of TELESAT Canada. We will continue to be happy to receive members at the department or at any of our establishments. I invite you to get to know the people in our regional and field offices and you may call on them for help as you will.

**Mr. McCleave:** Mr. Chairman, before we break up may I ask the Minister to pass along to whoever titled Chapter 8 "An Instant World" the appreciation of at least one member of Parliament for a quite outstanding sun.

**Mr. Stanbury:** Thank you.

**The Chairman:** Gentlemen, this completes the estimates of the Department of Communications and the Canadian Overseas Telecommunication Corporation. I wish to thank you, Mr. Stanbury, as well as Dr. Chapman and all your staff.

The Committee is adjourned until Thursday morning at eleven o'clock.

**[Interpretation]**

sibilité qui leur était offerte de visiter le centre de recherche en matière de communication, sur invitation du président de Telesat Canada. Les députés seront toujours les bienvenus au ministère ou dans tout autre de nos établissements. Je vous invite à prendre contact avec nos fonctionnaires dans nos différents bureaux régionaux et à leur demander toute l'aide dont vous pourriez avoir besoin.

**M. McCleave:** Monsieur le président, avant de lever la séance, j'aimerais demander au ministre de transmettre mes félicitations à la personne qui a intitulé le chapitre 8 «Un monde instantané», car c'est là un extraordinaire jeu de mots.

**M. Stanbury:** Merci beaucoup.

**Le président:** Messieurs, nous en avons donc terminé avec le budget du Ministère des Communications et de la Société canadienne des télécommunications transmarines. Je remercie M. Stanbury ainsi que le docteur Chapman et son personnel.

La séance est levée jusqu'à jeudi matin à 11 h. 00.



















CANADA

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Tuesday, March 28, 1972

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 4

Le mardi 28 mars 1972

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1972-73—  
Canadian Transport Commission.

CONCERNANT:

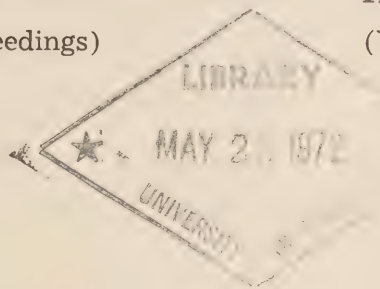
Budget des dépenses 1972-1973—  
Commission canadienne des transports.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand	Harries
Benjamin	Horner
Crossman	Loiselle
Forget	Matte
Forrestall	McCleave

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

McGrath	Rock
McNulty	Rochon
Portelance	Skoberg
Pringle	Thomas ( <i>Moncton</i> )—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On March 28, 1972

Messrs. Leblanc (*Laurier*), Harries, Rochon, Loiselle, and McGrath replaced Messrs. LeBlanc (*Rimouski*), Duquet, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Leblanc (*Laurier*), and Howe.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le 28 mars 1972

MM. Leblanc (*Laurier*), Harries, Rochon, Loiselle et McGrath remplacent MM. LeBlanc (*Rimouski*), Duquet, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Leblanc (*Laurier*), et Howe.

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

Tuesday, March 28, 1972.

(8)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3.37 p.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*), presiding.

*Members present:* Messrs. Allmand, Crossman, Forget, Forrestall, Harries, Horner, Leblanc (*Laurier*), Loiselle, McCleave, McGrath, McNulty, Portelance, Pringle, Rochon, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(19).

*Also present:* Messrs. Lundrigan and Roberts, M.P.'s.

*Witnesses: From the Canadian Transport Commission:* Honourable J. W. Pickersgill, President; Mr. H. Arbique, Secretary.

The Committee had for consideration the Estimates 1972-73 of the Canadian Transport Commission.

The members questioned the President of the Canadian Transport Commission regarding matters pertaining to the estimates.

At 5.13 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

**PROCÈS-VERBAL**

Le mardi 28 mars 1972

(8)

[Traduction]

Le comité permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui à 15 h. 37 sous la présidence de M. Turner (*London-Est*), vice-président du Comité.

*Membres présents:* Messieurs Allmand, Crossman, Forget, Forrestall, Harries, Horner, Leblanc (*Laurier*), Loiselle, McCleave, McGrath, McNulty, Portelance, Pringle, Rochon, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-est*)—(19).

*Aussi présents:* Messieurs Lundrigan et Roberts, députés.

*Témoins: de la Commission canadienne des transports:* l'honorable J. W. Pickersgill, président, et M. H. Arbique, secrétaire.

Le Comité a à étudier les prévisions budgétaires de la Commission canadienne des transports pour 1972-1973.

Les membres interrogent le président de la Commission canadienne des transports sur les prévisions budgétaires.

A 17 h. 13, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 28, 1972

• 1538

[Text]

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, I will call the meeting to order.

I would like to say that our good Chairman, Pit Lessard, is in the hospital since last Wednesday. It is my understanding he had a slight heart attack. It is expected he will be home this week-end and could be back in the House of Commons right after Easter.

**Mr. McCleave:** Mr. Chairman, I do not know if I am out of order in suggesting it but could the Clerk send a message on behalf of all members of the Committee. We have a fine congenial Chairman and we could wish him a speedy and complete recovery.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

Today we have before us, the estimates of the Canadian Transport Commission, Votes 75 and 80, page 27-60 in the Blue Book.

We have with us, Hon. J. W. Pickersgill, President, and Mr. H. Arbique, Secretary, and Mr. D. K. T. Scoulfield, Financial Adviser. I would like to ask Mr. Pickersgill if he would like to make an opening statement.

#### D—Canadian Transport Commission

##### BUDGETARY

Vote 75—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—\$11,596,000

Vote 80—Canadian Transport Commission—The grants listed in the Estimates and contributions including an amount of \$20,000,000 to be credited to the Railway Grade Crossing Fund in the current fiscal year for the purposes of the Fund; and to provide that Subsection (2) of Section 6 of the Atlantic Region Freight Assistance Act shall not apply in the case of the payment of assistance in the current fiscal year to truckers pursuant to Subsection (1) of Section 6 of that Act—\$42,725,000

**Hon. J. W. Pickersgill (President, Canadian Transport Commission):** No, thank you. I think I would prefer simply to answer questions.

**The Vice-Chairman:** Mr. Lundrigan.

**Mr. Lundrigan:** Mr. Chairman, perhaps the bona fide members of the Committee might wish to lead off with questions. We have got a series of questions involving pretty well, the one area, so if you have no objection I will continue, of course.

**The Vice-Chairman:** Go ahead, sir.

**Mr. Lundrigan:** Mr. Pickersgill, you did receive a letter dated February 15, from the members of Parliament from Newfoundland regarding the opening of the discussions on the Newfoundland passenger train service. We received an interim response saying that you had received it. Can you tell us what is the next move on the part of the commission because we have not received any further word since about March 1.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 28 mars 1972

[Interpretation]

**Le vice-président:** Messieurs, la séance est ouverte.

Je voudrais vous informer que notre président, M. Pit Lessard, est à l'hôpital depuis mercredi dernier. Je crois comprendre qu'il a eu une légère crise cardiaque. Il est fort probable qu'il retournera chez lui au cours de la fin de semaine et qu'il reviendra à la Chambre des communes immédiatement après les congés de Pâques.

**M. McCleave:** Monsieur le président, j'ignore si je puis agir ainsi mais je propose que le greffier envoie un message au nom de tous les membres du Comité. Nous avons un président fort sympathique et il serait de mise de lui souhaiter un prompt et complet rétablissement.

**Le vice-président:** Merci beaucoup.

Nous étudions aujourd'hui les prévisions budgétaires de la Commission canadienne des transports, les crédits 75 et 80, page 27-60 du Livre bleu.

Nous avons parmi nous l'honorable J. W. Pickersgill, Président, et M. H. Arbique, Secrétaire, et M. D. K. T. Scoulfield, conseiller financier. Je voudrais demander à M. Pickersgill s'il lui plairait de faire une déclaration préliminaire.

#### D—Commission canadienne des transports

##### BUDGÉTAIRE

Crédit 75—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—\$11,596,000

Crédit 80—Commission canadienne des transports—Subventions inscrites au Budget et contributions, y compris un montant de \$20,000,000 à la Caisse des passages à niveau, au cours de la présente année financière, pour les besoins de la Caisse; pour établir que le paragraphe 2 de l'article 6 de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique ne s'appliquera pas, pour l'année financière en cours, au versement d'aide aux camionneurs, conformément au paragraphe 1 du même article—\$42,725,000.

**L'hon. J. W. Pickersgill (président, Commission canadienne des transports):** Non, merci. Je préférerais tout simplement répondre aux questions.

**Le vice-président:** Monsieur Lundrigan.

**M. Lundrigan:** Monsieur le président, les membres du Comité désireraient peut-être commencer à poser des questions. Nous avons obtenu une série de questions qui s'appliquent en général à ce domaine et si vous n'avez pas d'objection, je vais continuer évidemment.

**Le vice-président:** Poursuivez, je vous en prie.

**M. Lundrigan:** Monsieur Pickersgill, vous avez reçu une lettre datée du 15 février, des députés de Terre-Neuve concernant l'ouverture des discussions relatives au service de trains de voyageurs à Terre-Neuve. Nous avons reçu une réponse provisoire disant que vous l'aviez reçue. Pouvez-vous nous dire quelle sera la prochaine action de la part de la Commission parce que nous n'avons pas reçu de nouvelles depuis environ le 1<sup>er</sup> mars.

[Texte]

• 1540

**Mr. Pickersgill:** I understand that the matter is before the Commission and that they expect to have a reply ready hopefully by the end of this week, but certainly at the beginning of next week.

**Mr. Lundrigan:** Can you give us any indication at all about anything of an encouraging nature?

**Mr. Pickersgill:** I do not think it would be proper. You perhaps noted what the Minister of Transport said on March 14 about the same subject. I took it from your letter that you wanted it to be given serious consideration and I sent it to the Railway Transport Committee. I just do not think it would be proper for me to attempt to anticipate because I know they have not had their final meeting on the matter yet.

**Mr. McGrath:** We have also requested permission to appear before the Committee or the Commission. I hope that aspect of the request will be considered before a final disposition is made on it.

**Mr. Pickersgill:** I will bring that to the attention of the Chairman.

**Mr. Lundrigan:** Mr. Pickersgill, I know I am talking to a person who has a great deal of background in Newfoundland politics and a great deal of background in connection with the transportation aspects of Newfoundland. How can the Commission justify the discontinuation of rail-passenger service in one province which cost less than a million dollars and on the other hand justify the continuation of the passenger service in two other provinces which has approximately three times the population of Newfoundland and will cost the Canadian taxpayers and the Canadian National something like \$15 million. What would be the logic in that?

**Mr. Pickersgill:** That is one of the questions in your letter and I am not going to anticipate the reply that the Committee is going to make on that.

**Mr. Lundrigan:** Obviously, as far as you are concerned, you are not in a position right now to answer any further questions on that topic?

**Mr. Pickersgill:** No, I do not think it would be proper for me to do so.

**Mr. Lundrigan:** We had the same discussion here about two and a half or three years ago and at that time the thing was *sub judice*—is that the phrase the experts and the lawyers use?

**Mr. Pickersgill:** So I believe, yes.

**Mr. Lundrigan:** Now it is *quasi sub judice*, so where do we go from here? For example, if we get a letter back from you which gives us a polite “no” response to our request to have the matter opened, do we have any recourse of action?

**Mr. Pickersgill:** I understand an appeal was made to the Governor in Council on this question, was it not? I am speaking from memory now, but my impression is that an appeal was made to the Governor in Council and the Governor in Council did not accept the appeal. There is no other recourse unless you felt that there was some way you could take the matter into the courts. You would not expect me to attempt to give you legal advice on that point. The only other way would be for the Committee itself to

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** La question est devant la Commission qui s'attend à pouvoir y répondre, nous l'espérons, vers la fin de la présente semaine mais certainement au début de la semaine prochaine.

**M. Lundrigan:** Vous n'avez rien de plus encourageant à nous dire?

**M. Pickersgill:** A mon avis, ce ne serait pas approprié. Vous avez peut-être remarqué ce que le ministre des Transports a dit, le 14 mars, concernant le même sujet. J'ai constaté dans votre lettre que vous désiriez étudier le sujet très sérieusement et je l'ai fait parvenir au comité de Transport par chemin de fer. Je ne crois tout simplement pas qu'il serait convenable de ma part d'essayer de prendre les devants parce que je sais que leur dernière séance sur la question n'a pas encore eu lieu.

**M. McGrath:** Nous avons également demandé la permission de témoigner devant le Comité ou la Commission. J'espère que l'on considérera cet aspect de la demande avant qu'une décision définitive ne soit prise.

**M. Pickersgill:** J'instruirai le président à cet égard.

**M. Lundrigan:** Monsieur Pickersgill, je sais fort bien que je parle à une personne qui est fort bien renseignée sur la politique à Terre-Neuve et qui connaît également très bien le domaine de la transportation de cette province. Comment la Commission peut-elle justifier la discontinuation du service ferroviaire pour passagers dans une province, alors que ce service coûte moins d'un million de dollars et d'autre part comment peut-elle justifier la continuation d'un service identique dans deux autres provinces qui représentent environ trois fois la population de Terre-Neuve et qui coûtera aux contribuables canadiens et au Canadien national à peu près \$15 millions. Où est la logique?

**M. Pickersgill:** C'est une des questions qui figure dans votre lettre et je n'anticiperai pas la réponse que le Comité doit faire à ce sujet.

**M. Lundrigan:** Évidemment, en ce qui vous concerne, vous n'êtes pas bien placé présentement pour répondre à d'autres questions sur ce sujet?

**M. Pickersgill:** Je ne crois pas qu'il me soit convenable de le faire.

**M. Lundrigan:** Nous avons eu la même discussion il y a environ deux ans et demi ou trois ans et à ce moment-là, la question était *sub judice*—est-ce la phrase que les avocats utilisent?

**M. Pickersgill:** Je le crois bien.

**M. Lundrigan:** Actuellement, cette question est *quasi sub judice*, où allons-nous alors? Par exemple, si nous recevons une lettre de vous dont la réponse est sous la forme d'un non poli, faisant suite à notre demande en vue d'entamer la question, avons-nous quelque recours?

**M. Pickersgill:** On a fait appel au Gouverneur en conseil sur cette question, n'est-ce pas? Je m'en remet à ma mémoire présentement mais j'ai l'impression que l'on a fait appel au Gouverneur en conseil et que ce dernier a rejeté l'appel. Il n'y a pas d'autres recours sauf si vous croyez qu'il y avait quelques moyens d'amener la question devant les tribunaux. Vous ne vous attendez pas à ce que j'essaie de vous donner des conseils juridiques sur ce point. La seule autre façon serait pour le Comité lui-même



**[Text]**

re-open the question. I think you probably took the right course in writing to ask that the matter be reconsidered.

**Mr. Lundrigan:** Well can I ask you a question? You have given us a very important answer now. Does the Committee have the power to re-open the case?

**Mr. Pickersgill:** I think it has but I am not a lawyer and I would like to get their opinion.

**Mr. Lundrigan:** All right. I am prepared to forego these questions, Mr. Chairman, unless Mr. McGrath wants to follow up on them. I have another series which is more of a local nature.

**Mr. McGrath:** I am wondering then if it would be in order to question you regarding your recent order with respect to the Maritimes-Montreal rail-passenger service.

**Mr. Pickersgill:** You know the position that I have taken from the beginning, Mr. McGrath, about decisions of the Commission. The decisions are made, we think they are intelligible and they stand on their own feet. Therefore, it does not seem to me that it would be proper for me to try to interpret it beyond what the Commission felt it was the right thing to do in making a formal decision.

**Mr. McGrath:** We are merely trying to reconcile this decision.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. McGrath:** The decision you made three years ago regarding ...

**Mr. Pickersgill:** I know and you have formally asked us to do that and we are considering that question now.

**Mr. McGrath:** Well can I ask if you are prepared to give us any information regarding the Commission's commitment at the time of the cessation of the rail-passenger service following your order to keep a watching brief on the Newfoundland situation to see that Canadian National provided the best possible service with their road cruiser or their bus service.

• 1545

**Mr. Pickersgill:** I think that is a proper line of questioning, yes.

**Mr. McGrath:** Right. Can I take it then, with my colleague's permission, that you do have responsibility for the bus service in Newfoundland?

**Mr. Pickersgill:** Not directly, no. Because no exemptions can be made under the Motor Vehicle Transport Act of any highway transport, the Canadian National road cruiser service in Newfoundland is licensed by the Newfoundland Public Utilities Board. I think that is its correct name. Therefore, we have no formal jurisdiction over it. The jurisdiction rests with the board that is the regulatory body for road transport in Newfoundland. But, we do have such a wide jurisdiction over the Canadian National and we do feel a certain sense of responsibility in this matter. While we do have no power, except the power to ask questions, we do ask questions and we always get replies.

**[Interpretation]**

d'entamer de nouveau la question. A mon avis, vous avez peut-être agi de la bonne façon en demandant que la question soit étudiée à nouveau.

**M. Lundrigan:** Puis-je vous poser une question? Vous venez de nous donner une réponse très importante. Le Comité a-t-il le pouvoir de rouvrir le cas?

**M. Pickersgill:** Je le crois mais je ne suis pas avocat et j'aimerais obtenir leur opinion.

**M. Lundrigan:** Très bien. Monsieur le président, je suis prêt à renoncer à ces questions sauf si M. McGrath désire les poursuivre. J'en ai une autre série qui est plus de nature locale.

**M. McGrath:** Je me demande alors s'il serait acceptable de vous poser des questions concernant votre récente décision relativement au service ferroviaire pour passagers entre les Maritimes et Montréal.

**M. Pickersgill:** Monsieur McGrath, vous connaissez la position que j'ai prise dès le début au sujet des décisions de la Commission. Les décisions sont rendues, et à notre avis elles sont claires et logiques. C'est pourquoi je ne crois pas qu'il serait sage de ma part d'essayer de l'interpréter en passant outre aux démarches faites par la Commission en rendant une décision formelle.

**M. McGrath:** Nous tentons simplement de rendre cette décision compatible.

**M. Pickersgill:** En effet.

**M. McGrath:** La décision que vous avez rendue il y a trois ans concernant—

**M. Pickersgill:** Je sais et vous nous avez demandé formellement d'agir ainsi et c'est cette question que nous étudions présentement.

**M. McGrath:** Puis-je vous demander si vous êtes prêt à nous donner certains renseignements concernant l'engagement de la Commission au moment de la cessation du service ferroviaire pour passagers, suivant votre décision afin de surveiller étroitement la situation à Terre-Neuve pour que le Canadien national assure le meilleur service possible au moyen de leurs autobus.

**M. Pickersgill:** Je crois qu'il s'agit là d'un bon sujet de question.

**M. McGrath:** Oui. Puis-je en déduire alors si mes collègues le permettent, que vous êtes responsable du service d'autobus à Terre-Neuve?

**M. Pickersgill:** Pas directement, non. Comme la loi sur le transport par véhicule moteur ne prévoit pas d'exemptions pour les transports sur voies rapides, le Service routier du Canadien National à Terre-Neuve a obtenu un permis de la Commission des entreprises publiques de la province. Je crois que c'est le nom exact. Cependant ce service ne relève pas officiellement de nous. Il relève de la Commission qui est l'organisme régulateur des transports routiers à Terre-Neuve. Nous avons des attributions assez vastes sur le Canadien National et nous nous sentons un peu responsables. Quoi que nous n'ayons aucun pouvoir si ce n'est celui de poser des questions, nous les posons et nous obtenons toujours des réponses.

[Texte]

**Mr. McGrath:** Do you undertake investigations from time to time to run spot checks on the service?

**Mr. Pickersgill:** That is correct. That is gratuitous in a way.

**Mr. McGrath:** Then, you surely must be aware of the concern in the Province of Newfoundland about its inability to be able to provide satisfactory service to the public because there has been a great deal of public criticism of it. From the point of view of safety, there have been 50 accidents recorded. Of course, misses have not been recorded. The condition of the buses en route has come under criticism as well as, and rightly so, the failure of Canadian National to provide adequate meal service on the route from St. John's to Port-aux-Basques bearing in mind, of course, that they have to depend on private entrepreneurs. In this case, I think it is Holiday Inns. There are a number of continuing complaints from people, for example, who often find themselves having to travel across Newfoundland with only one meal because during the half-hour meal-stop, they are unable to get service. This kind of thing is going on all the time. This, surely, must be the subject of examination and consequential decision by the Commission.

**Mr. Pickersgill:** In fact, Mr. McGrath, we could not make any decision that would have any legal force whatsoever. Only the Newfoundland Public Utilities Board can license the service. They have whatever powers the legislature gave them to discipline the operation; but, we have found that the Canadian National was generally pretty responsive, not only in this case, but in one or two other cases where there have been passenger train discontinuances, where a bus service, though it was not substituted, was, in fact, taking up whatever service they had previously been giving the passenger service. We try to keep track of these things pretty frequently to ensure by persuasion and by talking to them that the service will be as good as possible.

**Mr. Lundrigan:** What kind of inspection system do you have, Mr. Pickersgill?

**Mr. Pickersgill:** We have a permanent officer in St. John's whose main function, of course, is to deal with the trains.

**Mr. Lundrigan:** Is he an employee of the CTC?

**Mr. Pickersgill:** Yes, he is a full-time employee. It just so happens that on several occasions, we have sent him inspectors from other parts of the country, sometimes from Ottawa and sometimes from other places. Sometimes we tell the railway we are sending them and sometimes we do not. I think you understand that sometimes these inspections are better made without advance warning.

**Mr. McGrath:** At the risk of being hypothetical, Mr. Pickersgill, and I know you, being such a veteran parliamentarian and a veteran committee man, will not answer a hypothetical question; so, I will try to phrase it as carefully as possible. Canadian National based their arguments before the commission for discontinuing their rail-passenger service on the basis of their operating losses. They were able to establish that they were losing substantial money every year; I think they were able to show the commission that they lost \$900,000 in one year. Yet incidentally, I am advised that much of that loss should have been charged up to freight service.

[Interprétation]

**M. McGrath:** Faites-vous des enquêtes de temps en temps pour vérifier sur place le fonctionnement du service?

**M. Pickersgill:** C'est exact. C'est gratuit d'une certaine façon.

**M. McGrath:** Vous savez sans doute combien les Terre-neuviens se préoccupent de l'incapacité du CN à fournir un service satisfaisant au public car il y a eu beaucoup de critiques à ce sujet. Du point de vue sécurité, il s'est produit 50 accidents et bien entendu on n'a pas tenu compte de ceux qui ont été évités de justesse. On a critiqué les transports par autobus aussi bien que l'incapacité du Canadian National à assurer un service de restauration efficace sur la ligne St-Jean-Port-aux-Basques, compte tenu du fait qu'on l'a confié à une entreprise privée. Je crois qu'il s'agit de la société «Holiday Inns». Les plaintes affluent de la part de ceux, par exemple, qui doivent traverser Terre-Neuve en ne prenant qu'un seul repas, car l'arrêt d'une demi-heure prévu à cet effet ne leur permet pas de se restaurer. Ce genre de fait se produit tous les jours. Il est certain que la Commission doit les examiner et prendre une décision en conséquence.

**M. Pickersgill:** Monsieur McGrath, nous ne pourrions prendre aucune décision qui ait force de loi. Il n'y a que la Commission des entreprises publiques de Terre-Neuve qui puisse accorder un permis d'exploitation, car c'est l'assemblée législative qui en a donné le pouvoir. Mais nous avons trouvé que le Canadien National se comportait de façon très simple non seulement dans ce cas-là, mais dans quelques autres où il y a eu interruption du service-voyageurs et où un service d'autobus, sans le remplacer assurait toutefois le transport à sa place. Nous essayons de prendre note de ces faits et de nous assurer, à force de paroles et de persuasion, que le service sera aussi bon que possible.

**M. Lundrigan:** Monsieur Pickersgill, quel genre d'inspection faites-vous?

**M. Pickersgill:** Nous avons en permanence à St-Jean un fonctionnaire qui s'occupe principalement des trains.

**M. Lundrigan:** S'agit-il d'un employé de la Commission canadienne des Transports?

**M. Pickersgill:** Oui. C'est un employé à plein temps. A plusieurs reprises, nous lui avons envoyé des inspecteurs venant d'autres parties du pays, quelquefois d'Ottawa ou d'ailleurs. Tantôt nous avertissons la société des chemins de fer que nous lui envoyons un inspecteur et tantôt nous ne le faisons pas. Vous comprenez sans doute que ces inspections sont meilleures sans avertissement préalable.

**M. McGrath:** Monsieur Pickersgill, au risque de paraître me livrer à des hypothèses, je sais qu'en tant que vieux parlementaire et membre des comités, vous ne répondrez pas à une question de ce genre; j'essaierai donc de la formuler aussi simplement que possible. Les autorités du Canadian National ont soutenu devant la Commission qu'ils ont abandonné le service de voyageurs à cause des pertes d'exploitation. Ils ont pu établir qu'ils perdaient des sommes importantes chaque année, notamment \$900,000 en un an. Je sais pertinemment qu'une grande partie des pertes provient du service de transport des marchandises.



[Text]

• 1550

**Mr. Pickersgill:** I have had the benefit, Mr. McGrath, of reading most of the speech you made yesterday. I will not tell you where I was when I read it.

**Mr. McGrath:** Unfortunately, we do not have the benefit of having you in the House any more, Mr. Pickersgill.

**Mr. Pickersgill:** Still I can read.

**Mr. McGrath:** And that places us at a decided disadvantage.

**Mr. Pickersgill:** I am not so sure.

**Mr. McGrath:** This is the only opportunity we have. Now, they based their arguments for withdrawal of the service purely on the basis of operating losses. I understand that the bus system is losing up to a half million dollars a year. The commission told me that they had no jurisdiction over this service when I telephoned them to get this information and I had to get it from another source. Then, it follows that if they are to be consistent in their arguments they will probably have an application before the commission to discontinue the bus service.

**Mr. Pickersgill:** We would not pay the slightest attention to it because we did not license it. The only way they could discontinue the bus service would be to apply to the Newfoundland Public Utilities Board.

**Mr. McGrath:** But surely it was a condition of being allowed to discontinue the rail service that they had to operate a bus service.

**Mr. Pickersgill:** That is quite correct.

**Mr. McGrath:** And then if they discontinued the bus service...

**Mr. Pickersgill:** I have heard of no suggestion that they have any intention of discontinuing the bus service which is carrying more than three times as many passengers as the train did when the train was last in operation. I do not want to get into any discussion of that particular judgment but I would, if you do not mind, like to make one general statement. The prime consideration that affects the Canadian Transport Commission in deciding whether a passenger train service should be continued or discontinued is not the amount of the loss, it is the number of passengers carried. Of course, we have to pay some attention to the loss because the law says we must, but the prime consideration is substantial traffic being carried and if it is we have never discontinued. If, however, the traffic is declining, that has in a number of cases resulted in discontinuance.

**Mr. Lundrigan:** Mr. Pickersgill, to anybody who is not familiar with the Newfoundland scene, that statement has to be very misleading. I think you know as well as anybody from the province that for two years at least prior to the official discontinuation of that service, Canadian National deliberately or otherwise downgraded the service to the point that it was almost an act of self-disrespect to travel on the Newfoundland Bullet. It was dirty; the outside was not cleaned for weeks and I will not go into any details because my stomach does not feel that good today. But the service was allowed to deteriorate to the point where people refused to use it.

The consequence was a general falling off in passenger use. Did anyone ever consider the possibility of taking the service and improving it to the point where perhaps it would have been used more extensively? Did the commission analyse all the alternatives? Did you investigate the

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Monsieur McGrath, j'ai lu la plus grande partie du discours que vous avez prononcé hier. Je ne vous dirai pas où je l'ai eu.

**M. McGrath:** Monsieur Pickersgill, il est malheureux que vous ne soyez plus avec nous à la Chambre.

**M. Pickersgill:** Je peux encore lire.

**M. McGrath:** C'est tout à notre désavantage.

**M. Pickersgill:** Je n'en suis pas sûr.

**M. McGrath:** C'est la seule occasion que nous ayons. Les raisons du retrait du service reposent sur les pertes d'exploitation et je sais que le service d'autobus subit un déficit d'un demi-million de dollars par année. Lorsque j'ai téléphoné à la Commission, on m'a dit que le Service ne relevait pas de sa compétence et que je devais obtenir des renseignements ailleurs. S'ils veulent être logiques avec eux-mêmes, ils demanderont à la Commission d'abandonner le service d'autobus.

**M. Pickersgill:** Nous n'y attacherions pas la moindre attention, car nous n'avons pas accordé le permis. La seule façon de pouvoir abandonner le service d'autobus serait d'en faire la demande du *Newfoundland Public Utilities Board*.

**M. McGrath:** Pour abandonner le service de trains, ils devaient en contre partie assurer un service d'autobus.

**M. Pickersgill:** C'est exact.

**M. McGrath:** Et s'ils abandonnent le service d'autobus...

**M. Pickersgill:** Je n'ai pas entendu dire qu'ils avaient l'intention d'abandonner le service d'autobus, car ils transportent, à l'heure actuelle, trois fois plus de passagers que par le train lors de l'abandon du service. Je ne veux pas commenter plus longuement, mais permettez-moi de faire une déclaration d'ordre général. Le premier point que la Commission canadienne de transport devrait considérer pour décider si un service de voyageurs doit être abandonné, n'est pas le montant de la perte d'exploitation, mais bien le nombre des usagers. Il est certain qu'il faut accorder une certaine attention au montant de la perte car la Loi le prévoit, mais le premier point à considérer est le nombre des usagers. Toutefois lorsque ce nombre diminue, le service est abandonné dans bien des cas.

**M. Lundrigan:** Monsieur Pickersgill, pour toute personne qui ne connaît pas bien Terre-Neuve, cette déclaration est trompeuse. Je crois que vous savez très bien, comme tout résident de Terre-Neuve, que le Canadien National, du moins au cours des deux années avant l'abandon du service, a diminuée délibérément ou autrement la qualité de son service à tel point que toute personne qui se respectait refusait de voyager sur le «Boulet de Terre-Neuve». Les wagons étaient sales à l'intérieur et à l'extérieur, mais je n'entrerais pas dans les détails car je ne me sens pas assez bien pour le faire aujourd'hui. De toute façon, le service s'est détérioré à tel point que les gens ont refusé de s'en servir.

Le nombre des passagers diminuait considérablement. N'a-t-on pas étudié la possibilité de prendre en main le service et de l'améliorer afin qu'il soit utilisé davantage? La Commission a-t-elle étudié toutes les solutions possi-

*[Texte]*

cost, for example, of upgrading the roadbed? Did you investigate the cost of getting new equipment, having new coaches built in the form of the airliner services like we have in many other parts of Canada? Were all of these alternatives explored in great detail so that the commission was satisfied that the only solution to the problem would have been a bus system?

**Mr. Pickersgill:** Mr. Lundrigan, you have read the decision and the decision sets out what was done. I did not sit on the case myself and it stands on its own feet. You have raised the question again, before the commission and I have told you that the Committee is now considering it and that I do not think that I should express any views on the subject in the meantime.

**Mr. Lundrigan:** How can we get you to express some views? You could not express them three years ago because it was sub judice. You cannot express them now because of the fact that it is an impending decision on your part as to whether we reopen the case. Can we recall? Is there any possibility, Mr. Chairman, that the Committee can get a special reference from the House to recall a chairman at a time when there is some kind of a case where he can be questioned. Does the Committee have the power, as—you said you thought it has to reopen the case.

• 1555

**Mr. Pickersgill:** You mean the Railway Transport Committee?

**Mr. Lundrigan:** Yes, does it have the power to instruct Canadian National to place the system back in operation?

**Mr. Pickersgill:** I would have to get advice on that.

**Mr. Lundrigan:** When can we get your advice on these things?

**Mr. Pickersgill:** I will give you advice on that question certainly not later than tomorrow. Whether the Committee is sitting or not, I will give it to you, but I just do not like to give an opinion like that off the top of my head.

**Mr. Lundrigan:** That is fine. So we can rest assured that by tomorrow we will get . . .

**Mr. Pickersgill:** I will let you know—not that particular service, because I am not going to talk about it—whether a Committee has the legal power to order the reinstatement of a service that has been discontinued.

**Mr. Lundrigan:** All right. Second, can you give us any indication of whether studies have been made and what power the commission has to instruct studies to be made as to what it will cost to upgrade the roadbed and put on some new equipment?

**Mr. Pickersgill:** I think that is going back again to the first question you asked, Mr. Lundrigan. The Committee has the matter before it now and I am not going to make any statements about it at all until it disposes of that matter. I do not think it would be proper.

**Mr. McGrath:** Then let me ask you this.

**The Vice-Chairman:** Mr. McGrath, your time has expired.

*[Interprétation]*

bles? Avez-vous cherché à connaître, le coût de l'amélioration de l'assiette de la voie, de la rénovation de l'équipement, de l'aménagement de nouveaux wagons comme partout ailleurs au Canada? Avez-vous étudié toutes les possibilités en détail de façon que la Commission estime que la seule solution était d'instaurer un service d'autobus?

**M. Pickersgill:** Monsieur Lundrigan, vous avez pris connaissance de la décision et elle dit tout. Je n'ai pas pris la décision moi-même. Vous avez soulevé la question à nouveau devant la Commission et je vous ai répondu que le Comité l'étudie actuellement et que je ne crois pas que je devrais entretemps exprimer des vues à ce sujet.

**M. Lundrigan:** Comment pouvons-nous connaître le fond de votre pensée? Vous ne pouviez pas le faire il y a trois ans, car l'affaire était pendante, et vous ne pouvez pas vous exprimer maintenant, car il s'agit d'une de vos prochaines décisions concernant la réouverture du cas. Pouvons-nous revenir sur le sujet? Monsieur le président, le Comité peut-il obtenir un ordre de renvoi de la Chambre des communes afin de rappeler un président qui pourrait étudier le cas. Le Comité, comme vous l'avez dit, peut-il réouvrir le cas?

**M. Pickersgill:** Vous voulez dire le Comité de transport par chemin de fer?

**M. Lundrigan:** A-t-il le pouvoir de demander au Canadien National de reprendre les activités?

**M. Pickersgill:** Il faudrait que je me renseigne à ce sujet.

**M. Lundrigan:** Quand allons-nous obtenir ces renseignements?

**M. Pickersgill:** Demain au plus tard. Que le Comité siège ou non, je vous les communiquerai, mais je n'aimerais pas exprimer une opinion sans être certain de ce que j'affirme.

**M. Lundrigan:** Très bien. Nous pouvons donc être certains que demain nous obtiendrons . . .

**M. Pickersgill:** Je vous dirai (je ne parlerai pas de ce service en particulier) si le Comité a le pouvoir juridique lui permettant d'ordonner que l'on rétablisse un service.

**M. Lundrigan:** Très bien. En second lieu, pourriez-vous nous dire quelles études on a effectuées et quel pouvoir détient la Commission lui permettant de demander qu'on fasse des études sur le coût de l'amélioration de l'assiette de la voie et de l'installation du nouvel équipement?

**M. Pickersgill:** Nous revenons, je crois, à la première question que vous avez posée, monsieur Lundrigan. Le Comité est en train d'étudier la question et je ne ferai aucune déclaration avant que l'étude ne soit terminée. Je ne crois pas que cela conviendrait.

**M. McGrath:** Permettez-moi de vous poser la question suivante.

**Le vice-président:** Monsieur McGrath, votre temps est écoulé.



[Text]

**Mr. McGrath:** May I just ask this one question, Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** One question.

**Mr. McGrath:** May I ask, Mr. Pickersgill, if you would be prepared in the interest of fairness and equality, in which I know you are always interested, to seek public submissions from the people of Newfoundland similar to the request you have made of the public regarding the Maritime-Montreal service whereby you suggested that municipalities, organizations, individuals and so on should make suggestions on the following points: routing, frequency of service, train departure-arrival times, connecting service, methods and costs of providing meals, methods and costs of providing sleeping car service, fare levels for coach service, improved reservation procedure to reduce the no-show problem, etc. Would you be prepared, because of the tremendous interest in this matter in Newfoundland and because of the obligation you have as a result of your decision of 1968, to request similar briefs from the Newfoundland public regarding the operation of bus service?

**Mr. Pickersgill:** I will convey that suggestion to the Canadian Transport Commission.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, maybe just to stay on the passenger service question that has been raised here recently, I understand from Mr. Pickersgill that the number of passengers carried is really the determining factor whether or not a passenger train will be retained. Did I understand you correctly?

**Mr. Pickersgill:** That is the prime consideration, yes. I take it the purpose of passenger trains is to carry passengers.

**Mr. Skoberg:** Is it your opinion, Mr. Pickersgill, that the purpose of passenger trains is also to provide service at a reasonable rate?

**Mr. Pickersgill:** The only service I know that a passenger train can provide is to carry passengers. I would be very glad if somebody could tell me some other service the passenger train could provide other than carrying passengers.

**Mr. Skoberg:** Would you possibly tell me whether or not you consider a passenger train service should also provide sleeping accommodation on long hauls plus meals at a reasonable rate?

**Mr. Pickersgill:** I think the Commission has repeatedly in its decisions expressed the view that it thinks the passengers should pay for their meals and not the taxpayers. I think the same view is held about sleeping car service. It is a very tiny minority of the total Canadian population that travels in sleeping cars in a year and we never have been able to persuade ourselves that the taxpayers at large should pay a large part of the cost of the beds of the relatively small number of people who travel in sleeping cars.

**Mr. Skoberg:** Are you prepared to . . .

[Interpretation]

**M. McGrath:** Puis-je poser une seule question, monsieur le président.

**Le vice-président:** Une seule.

**M. McGrath:** Puis-je vous demander, monsieur Pickersgill, si vous seriez disposé, puisque la justice et l'égalité vous ont toujours tenu à cœur, à demander l'opinion des gens de Terre-Neuve comme vous l'avez fait dans le cas du service entre les Maritimes et Montréal. Vous aviez proposé que les municipalités, les associations, les particuliers, et ainsi de suite, fassent des suggestions au sujet des points suivants: les tracés, l'horaire, les heures de départ et d'arrivée des trains, les services de correspondance, les moyens de fournir des repas et des wagons-lits ainsi que le prix de ces repas et de ces lits, les tarifs pour les services de wagons, l'amélioration du système de réservation afin de résoudre le problème des passagers qui ne se présentent pas et ainsi de suite. Seriez-vous disposé à demander au public de Terre-Neuve de présenter des mémoires au sujet du service d'autobus puisqu'on manifeste beaucoup d'intérêt pour la question à Terre-Neuve et à cause des obligations qui vous incombent à la suite de la décision que vous avez prise en 1968?

**M. Pickersgill:** Je ferai parvenir votre suggestion à la Commission canadienne des transports.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je reviens à la question des services de passagers qui a déjà été soulevée. D'après ce qu'a dit M. Pickersgill, le nombre de passagers transportés constitue le facteur déterminant lorsque l'on décide de conserver ou non un train de passagers. Ai-je bien compris?

**M. Pickersgill:** Vous avez raison. Le transport des passagers est la première raison d'être des trains de passagers.

**M. Skoberg:** Estimez-vous, monsieur Pickersgill, que les trains de passagers doivent fournir leur service à un tarif raisonnable?

**M. Pickersgill:** Le seul service qu'un train de passagers puisse fournir est le transport des passagers. Je serais très heureux qu'on me dise quel autre service pourrait fournir le train de passagers.

**M. Skoberg:** A votre avis, le service des trains de passagers ne devrait-il pas aussi fournir des services de wagons-lits pour les trajets plus longs ainsi que des repas à un prix raisonnable?

**M. Pickersgill:** Je crois que la Commission a souvent répété que les passagers devraient payer leurs repas et non les contribuables. Il en va de même, je crois, pour les services de wagons-lits. Une petite minorité de Canadiens se sert des wagons-lits au cours d'une année et nous n'avons jamais pu nous persuader que les contribuables en général devraient payer une importante fraction du prix d'un lit vu le nombre peu élevé de gens qui se servent des wagons-lits.

**M. Skoberg:** Êtes-vous disposé à . . .

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** I am not ashamed of that position.

**Mr. Skoberg:** I think you should be ashamed of it because you are not taking into consideration those people who will ride it at a reasonable rate.

**Mr. Pickersgill:** I am not.

**Mr. Skoberg:** However, I would like to ask through you, Mr. Chairman, Mr. Pickersgill, . . .

**Mr. Rock:** Take a sleeping bag.

**Mr. Skoberg:** . . . if you believe it fair that the Canadian public subsidize the airlines, Air Canada, and other forms of transportation, the way they are today with millions and millions of dollars being spent in that type of transportation, but still you are suggesting that we should not subsidize the rail passenger traveller.

• 1600

**Mr. Pickersgill:** I think that is a question, Mr. Skoberg, for you and other members of Parliament, not for me. The Canadian Transport Commission does not subsidize the main airlines in this country. There are only two airlines in Canada being subsidized by the Canadian Transport Commission.

**Mr. Skoberg:** You are talking about the public of Canada.

**Mr. Pickersgill:** I have no responsibility for the money that is spent in other ways on subsidies to the airlines of Canada.

**Mr. Skoberg:** Where does the money come from for subsidization that you are responsible for?

**Mr. Pickersgill:** It comes from Treasury.

**Mr. Skoberg:** Where does the money come from for subsidization in so far as air travel is concerned.

**Mr. Pickersgill:** The only airlines that get subsidies are Eastern Provincial Airways and Quebecair, and that comes from the Treasury on our recommendation.

**Mr. Skoberg:** Where does the money come from that is used to build the facilities for air and highway travel?

**Mr. Pickersgill:** For air travel I presume it is mostly provided from the Estimates of the Department of Transport, for which I have no responsibility.

**Mr. Skoberg:** But from the Treasury. There is no question about that.

**Mr. Pickersgill:** I suggest, Mr. Chairman, that I cannot be expected to deal with other person's estimates.

**Mr. Skoberg:** I suggest that when you talk about the public trying to subsidize a certain mode of traffic you then have to answer for all other modes as well, Mr. Pickersgill.

Do you pay any attention whatsoever to increases in fares by the railway companies?

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Je n'ai pas honte de cette opinion.

**M. Skoberg:** Je pense que vous devriez avoir honte parce que vous ne tenez pas compte de ceux qui se serviront de ces services à un tarif raisonnable.

**M. Pickersgill:** Non.

**M. Skoberg:** J'aimerais, toutefois, vous demander par l'entremise du président, . . .

**M. Rock:** Prenez un sac de couchage.

**M. Skoberg:** . . . si vous trouvez juste que le public canadien subventionne les lignes aériennes, la société Air Canada et les autres moyens de transports à coups de millions tout en disant que nous ne devrions pas subventionner les personnes qui voyagent par chemin de fer.

**M. Pickersgill:** A mon avis, monsieur Skoberg, cette question relève de votre compétence et de celle des autres députés, mais non de la mienne. La Commission canadienne des transports ne subventionne pas les principales compagnies aériennes du Canada. Dans notre pays, seules deux compagnies aériennes reçoivent des subventions de la Commission canadienne des transports.

**M. Skoberg:** Vous parlez du public canadien.

**M. Pickersgill:** Je ne suis pas responsable des sommes dépensées à titre de subventions aux compagnies aériennes canadiennes.

**M. Skoberg:** D'où proviennent les fonds destinés aux subventions qui relèvent de votre compétence?

**M. Pickersgill:** Du Trésor.

**M. Skoberg:** D'où proviennent les fonds destinés à subventionner les compagnies aériennes?

**M. Pickersgill:** Les seules compagnies aériennes qui reçoivent des subventions sont la *Eastern Provincial Airways* et Québecair, et elles sont accordées par le Trésor sur notre recommandation.

**M. Skoberg:** D'où proviennent les fonds utilisés pour la construction des installations nécessaires aux services aériens et routiers?

**M. Pickersgill:** Pour les services aériens, je présume qu'ils proviennent en grande partie du budget du ministère des Transports qui ne relève pas du tout de ma compétence.

**M. Skoberg:** Mais ils proviennent du Trésor, il n'y a pas de doute à ce sujet.

**M. Pickersgill:** Monsieur le président, on ne peut pas s'attendre à ce que je m'occupe du budget d'autres organismes.

**M. Skoberg:** Lorsque vous dites que le public essaie de subventionner un certain moyen de transport, vous devez donner des renseignements sur les autres moyens de transport également, monsieur Pickersgill.

Vous tenez-vous au courant des augmentations de tarif effectuées par les compagnies ferroviaires?



[Text]

**Mr. Pickersgill:** Oh yes.

**Mr. Skoberg:** You are aware of the fact that there will be an increase on June 15 of 50 per cent by Canadian Pacific for sleeping accommodation?

**Mr. Pickersgill:** I am not sure that I have heard that.

**Mr. Skoberg:** In other words you do not have this form I have here, the CP folder?

**Mr. Pickersgill:** I am sure the Commission has it if you have it, but it just does not happen to have been drawn to my attention yet.

**Mr. Skoberg:** You are aware of the fact that from Montreal to Vancouver, including your space and ticket and without meals, the fare is \$546.15 by compartment.

**Mr. Pickersgill:** If that is what the document says, I am quite prepared to accept your word for it.

**Mr. Skoberg:** How much of an increase is that, Mr. Pickersgill?

**Mr. Pickersgill:** I do not know.

**Mr. Skoberg:** I thought you were responsible for this particular area.

**Mr. Pickersgill:** We look at these fares, yes, but I just do not happen to have had that information drawn to my attention before I came here.

**Mr. Skoberg:** Do you think for one moment that a fare of \$307.50 from Ottawa to Moose Jaw for one passenger, one way is realistic?

**Mr. Pickersgill:** I am sure that is not the fare; I am absolutely sure that is not the railway fare.

**Mr. Skoberg:** The fare and the compartment.

**Mr. Pickersgill:** And the compartment?

**Mr. Skoberg:** One person.

**Mr. Pickersgill:** It may well be.

**Mr. Skoberg:** Is that a 50 per cent increase?

**Mr. Pickersgill:** It may well be.

**Mr. Skoberg:** And you think that is fair?

**Mr. Pickersgill:** I am not expressing any views whether or not it is fair.

**Mr. Skoberg:** What I am really trying to get at, Mr. Pickersgill, is whether or not the Canadian Transport Commission has a responsibility to the travelling public to provide facilities at a reasonable cost. Is a 50 per cent increase a reasonable one?

**Mr. Pickersgill:** Mr. Skoberg, I think you know very well that the Canadian Transport Commission is not in the transport business. We do not provide any transport facilities of any kind, we are regulators, and we regulate to the best of our ability according to the law laid down by Parliament.

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Skoberg:** Êtes-vous au courant du fait que le 15 juin le Canadien Pacifique augmentera de 50 p. 100 le tarif des wagons-lits?

**M. Pickersgill:** Je ne pense pas l'avoir entendu mentionner.

**M. Skoberg:** Autrement dit, vous n'avez pas le document que j'ai entre les mains, le dépliant du Canadien Pacifique?

**M. Pickersgill:** Je suis sûr que la Commission l'a également, si vous l'avez, mais on ne me l'a pas encore signalé.

**M. Skoberg:** Vous savez que de Montréal à Vancouver, le prix du billet et de la place que vous occupez, le prix des repas étant exclu, est de \$546.15 par compartiment.

**M. Pickersgill:** Si le document en fait mention, je suis tout à fait disposé à vous croire.

**M. Skoberg:** Quelle augmentation cela représente-t-il, monsieur Pickersgill?

**M. Pickersgill:** Je ne sais pas.

**M. Skoberg:** Je pensais que ce domaine particulier relevait de votre compétence.

**M. Pickersgill:** Oui, nous étudions ces tarifs, mais ces renseignements ne m'ont pas été signalés avant que je vienne ici.

**M. Skoberg:** Pensez-vous que le prix de \$307.50 pour le voyage d'Ottawa à Moose Jaw, pour un passager et un billet simple, est réaliste?

**M. Pickersgill:** Je suis certain que ce n'est pas le tarif ferroviaire.

**M. Skoberg:** Le prix du voyage et du compartiment.

**M. Pickersgill:** Et du compartiment?

**M. Skoberg:** Pour une personne.

**M. Pickersgill:** C'est bien possible.

**M. Skoberg:** Cela représente-t-il une augmentation de 50 p. 100?

**M. Pickersgill:** C'est bien possible.

**M. Skoberg:** Et vous croyez que c'est raisonnable?

**M. Pickersgill:** Je n'exprime pas d'opinion de ce genre.

**M. Skoberg:** Monsieur Pickersgill, je veux savoir si la Commission canadienne des transports se doit ou non d'offrir aux voyageurs des services à un prix raisonnable. Une augmentation de 50 p. 100 est-elle raisonnable?

**Mr. Pickersgill:** Monsieur Skoberg, je crois que vous savez très bien que la Commission canadienne des transports n'est pas engagée dans les services de transport. Nous ne fournissons pas de services de transport de toutes sortes, nous exerçons des fonctions de réglementation et nous le faisons du mieux que nous le pouvons, en vertu de la loi promulguée par le Parlement.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** Could you possibly tell me then who would be responsible for a 50 per cent increase in this type of accommodation if, as a regulator, you are not responsible.

**Mr. Pickersgill:** Under the law, as I understand it, the railways have the right to file tariffs with us that they consider appropriate and if we consider them inappropriate, in the case of passenger service, we can order them to be changed. But the prime responsibility is upon the carriers themselves. That applies to the railways, to the airlines, and to water carriage.

**Mr. Skoberg:** Has this then been submitted to the Canadian Transport Commission for consideration.

**Mr. Pickersgill:** I would guess it had, but I would have to inquire.

**Mr. Skoberg:** Mr. Pickersgill, if you go through all the rates that have been submitted, and should have been submitted, to your commission you will find there has been about a 50 per cent increase all across the board in individual rates.

**Mr. Pickersgill:** Are you talking about the railway fares?

**Mr. Skoberg:** The railway fare and accommodation, without meals.

• 1605

**Mr. Pickersgill:** I would like to know about the railway fares, because that is what I am concerned about, the fare that the ordinary traveller has to pay; not the cost of compartments which very few of us could ever afford at any time.

**Mr. Skoberg:** Funny, you can afford to ride first class on planes, or any of us can afford to ride first class on Air Canada. All the way through here, Mr. Pickersgill, I think you will see that there is probably in the vicinity of a 50 per cent increase on even uppers or lowers, or whatever it may be.

**Mr. Pickersgill:** Well, I am asking you, Mr. Skoberg, how much increase there is in the railway fares, for the transportation; but I should not be asking questions, I apologize.

**Mr. Skoberg:** Vancouver to Montreal, a day coach, one way, is \$79. How much of an increase is that?

**Mr. Pickersgill:** I will check it up and find out. I suspect that it is less than it was in 1955.

**Mr. Skoberg:** On the Canadian Pacific passenger train, the Canadian, the one and only left, the consist includes three drawing rooms. If this accommodation has gone up 50 per cent, and if you take into consideration what little other space is available on that particular train at this time, do you think that the public are receiving any type of consideration insofar as transportation on the rail is concerned?

**Mr. Pickersgill:** We have to deal with this kind of situation. If any complainant can show and makes a complaint that the accommodation is not available for the traffic offering, it is our duty to do something about that.

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Pourriez-vous me dire qui est responsable de l'augmentation de 50 p. 100 du prix de ce genre de compartiment, si à cause de vos fonctions de réglementation vous n'en êtes pas responsable.

**M. Pickersgill:** A ma connaissance, en vertu de la loi, les compagnies ferroviaires ont le droit de nous soumettre les tarifs qu'elles considèrent appropriés et si nous les considérons trop élevés dans le cas du transport de voyageurs, nous pouvons leur ordonner de les changer. Initialement les transporteurs eux-mêmes en sont responsables. Cette mesure s'applique aux compagnies ferroviaires, aériennes et de navigation.

**M. Skoberg:** Cette augmentation a-t-elle été soumise à la Commission canadienne des transports?

**M. Pickersgill:** Je pense que oui, mais je devrai m'en informer.

**M. Skoberg:** Monsieur Pickersgill, si vous examinez tous les tarifs qui ont été soumis à votre Commission et devraient l'avoir été, vous constaterez qu'il y a eu en général une augmentation de 50 p. 100 des tarifs du service de voyageurs.

**M. Pickersgill:** Parlez-vous des tarifs du voyage en train?

**M. Skoberg:** Le prix du voyage et de la couchette, les repas étant exclus.

**M. Pickersgill:** J'aimerais connaître les tarifs des chemins de fer, parce que c'est ce qui me préoccupe, c'est-à-dire le prix du voyage que doit payer le voyageur; mais pas le prix de compartiments que peu d'entre nous ont les moyens de payer.

**M. Skoberg:** C'est bizarre, vous avez les moyens de voyager en première classe dans les avions, ou n'importe lequel d'entre nous a les moyens de voyager en première classe par Air Canada. Monsieur Pickersgill, dans cette partie, je pense que vous verrez qu'il y a probablement une augmentation d'environ 50 p. 100 même pour les couchettes du haut ou du bas.

**M. Pickersgill:** Monsieur Skoberg, quelle est l'augmentation des tarifs ferroviaires pour le transport des passagers? Mais je ne devrais pas poser des questions, je m'excuse.

**M. Skoberg:** De Vancouver à Montréal, en wagon ordinaire, billet simple, le tarif est de \$79. Quelle augmentation cela représente-t-il?

**M. Pickersgill:** Je vérifierai ces chiffres, mais je pense qu'elle est inférieure à celle de 1955.

**M. Skoberg:** Dans le train de passagers du Canadien Pacifique, le Canadien, le seul encore en service, il y a trois salons. Si le prix de ces installations a augmenté de 50 p. 100, et si vous tenez compte du fait qu'à part ces salons il y a peu de place disponible dans ce train actuellement, pensez-vous que le public est bien traité en ce qui concerne les transports ferroviaires?

**M. Pickersgill:** Nous devons régler ce genre de situation. Si le plaignant peut le prouver et dépose une plainte suivant laquelle les aménagements pour passagers ne sont pas disponibles pour tous les voyageurs, c'est notre devoir de faire quelque chose à ce sujet.



[Text]

**Mr. Skoberg:** Meals on a train at \$4.40 and \$5.00—do those come within your jurisdiction as well?

**Mr. Pickersgill:** All these tariffs have to be filed, that is correct.

**Mr. Skoberg:** Can we have some assurance, Mr. Pickersgill, that this is receiving the attention of the Canadian Transport Commission?

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes, that is perfectly correct.

**Mr. Skoberg:** I am talking about drawing rooms and everything else now, because this happens to be accommodation.

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes, they all have to be filed.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, turning to another area, who is responsible under the Railway Act for safe operation on the railway under Section 290? Who really is the regulatory body?

**Mr. Pickersgill:** If you are talking about enforcement of the law, that is the responsibility of the Canadian Transport Commission. The planned responsibility for safety, of course, is on the carriers themselves. But the responsibility for policing it is primarily on the Canadian Transport Commission.

**Mr. Skoberg:** Do you have sufficient inspectors at this time to carry out the type of inspection that people are primarily concerned with today?

**Mr. Pickersgill:** I think we would like to have more. We are recruiting people just as fast as we can for this.

**Mr. Skoberg:** Would you mind telling the Committee once again, Mr. Pickersgill, what requirements are necessary to be an inspector, insofar as your Commission is concerned?

**Mr. Pickersgill:** I will have to reserve that question and get the details.

**Mr. Skoberg:** I think last year the same question was asked. Surely we should not have to reserve that for two years, Mr. Pickersgill.

**Mr. Pickersgill:** Well, you know, I do not carry everything in my head.

**Mr. Skoberg:** Is it not correct that the former superintendent of the Canadian Pacific at Smith Falls was hired after retirement as an inspector for the Railway Transport Commission most recently?

**Mr. Pickersgill:** I do not hire them, but I will find out.

**Mr. Skoberg:** Do you make a practice of hiring people that have retired from the railway officialdom on the Railway Transport Commission?

**Mr. Pickersgill:** I will again have to cause an inquiry to be made.

**Mr. Forrestall:** You are not overflowing with information today.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Les repas dans un train coûtent \$4.40 et \$5., cela relève-t-il également de votre compétence?

**M. Pickersgill:** C'est exact, tous ces prix doivent nous être soumis.

**M. Skoberg:** Monsieur Pickersgill, pouvons-nous recevoir l'assurance que la Commission canadienne des transports s'occupe de ces questions?

**M. Pickersgill:** Oui, c'est parfaitement exact.

**M. Skoberg:** Je parle des salons et des autres choses, parce qu'il s'agit d'aménagement pour passagers.

**M. Pickersgill:** Oui, tous ces prix doivent nous être soumis.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, à propos d'un autre domaine, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, qui est responsable de la sécurité des chemins de fer en vertu de l'article 290? Quel est réellement l'organisme de réglementation?

**M. Pickersgill:** S'il s'agit de l'application de la loi, c'est de la compétence de la Commission canadienne des transports. Bien entendu, la planification des mesures de sécurité incombe aux transporteurs eux-mêmes. Mais c'est la Commission canadienne des transports qui doit en faire la réglementation.

**M. Skoberg:** Avez-vous suffisamment d'inspecteurs pour effectuer le genre d'inspection à laquelle on s'attend actuellement?

**M. Pickersgill:** Je pense que nous aimerions avoir un plus grand nombre d'inspecteurs. Nous recrutons des gens à cet effet aussi rapidement que nous le pouvons.

**M. Skoberg:** Une fois de plus, voudriez-vous dire au Comité quelles conditions doit remplir un candidat au poste d'inspecteur, dans le cadre des normes de votre Commission?

**M. Pickersgill:** Je ne pourrai répondre à cette question qu'après avoir obtenu les détails.

**M. Skoberg:** Je crois que la même question a été posée l'année dernière. Monsieur Pickersgill, nous ne devrions quand même pas être forcés à remettre cela pendant deux ans.

**M. Pickersgill:** Je n'ai pas tous les renseignements en tête.

**M. Skoberg:** N'est-il pas exact que l'ancien surintendant du Canadien Pacifique à Smith Falls, après sa retraite, a été engagé comme inspecteur par la Commission des transports ferroviaires très récemment?

**M. Pickersgill:** Je ne les engage pas, mais je m'informerai.

**M. Skoberg:** Avez-vous l'habitude d'engager à la Commission des transports ferroviaires les cadres retraités des compagnies de chemins de fer?

**M. Pickersgill:** Je ferai faire une enquête.

**M. Forrestall:** Vous ne fournissez pas beaucoup de renseignements aujourd'hui.

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** Well, you know, I do not really hire the people; and I do not think I would be very competent to hire them.

**Mr. Skoberg:** Is there a requirement that inspectors have to be either a company official or a former company official?

**Mr. Pickersgill:** It may be that there are no other people with the kind of training necessary. Again I would have—Mr. Skoberg, I just am not capable of answering those questions without advice. I will do my best to get the best advice I can.

**Mr. Skoberg:** Possibly there would be someone, Mr. Chairman, among the officials with Mr. Pickersgill that would have an answer to these questions.

**The Chairman:** Mr. Arbique, can you answer that?

• 1610

**Mr. H. Arbique (Secretary, Canadian Transport Commission):** I do not think there is any doubt about the fact that we prefer, and it is in fact a requirement, that inspectors have a very solid, high level experience with the railways, if you can get it.

**Mr. Skoberg:** Is that a requirement? Is this where they must come from? Can people in other areas of the railroad operation or elsewhere be employed as railway transport inspectors?

**Mr. Arbique:** As opposed to coming from where?

**Mr. Skoberg:** Anywhere. Is it a prior requirement that they must come from the ranks of the officials on the railroad?

**Mr. Arbique:** You say the officials on the railway. I am not sure I know what you mean.

**Mr. Skoberg:** Superintendents, assistant superintendents, roadmasters, or whatever it may be. Do they have to have so many years as an official of the railroad to become inspectors?

**Mr. Arbique:** That is what we try to get.

**Mr. Skoberg:** Is that not something like trying to inspect yourself? You are in a position where you are trying to justify something that has happened in the past and you hire someone who is already responsible for what has happened in the past, and this makes me a little worried. Let us not fool ourselves, Mr. Chairman and Mr. Pickersgill, railway people today are fed to the teeth with inspections. There have been more wrecks than you have ever seen in the last while. In last night's paper there was a picture of a diesel engine that went off the track not too far from here. There used to be sectionmen who kept those tracks clean or kept the ties clean. Where does the inspection come in? A train went through a bridge or burned outside Montreal not long ago. Are there sufficient inspectors and, if these are company inspectors, can we expect a true report from that type of inspection?

**Mr. Pickersgill:** There are no company inspectors. Everyone employed by us in this work has to completely sever his connection with the railway, I can assure you of that.

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Ce n'est pas moi qui engage les gens, et je ne pense pas que je serais compétent pour le faire.

**M. Skoberg:** Exige-t-on que les inspecteurs soient des hauts fonctionnaires de compagnies ferroviaires ou d'anciens hauts fonctionnaires de telles compagnies?

**M. Pickersgill:** Il est possible qu'il n'y ait pas d'autres gens ayant le genre de formation nécessaire. Monsieur Skoberg, je ne peux pas répondre à ces questions sans prendre conseil. Je ferai de mon mieux pour obtenir des renseignements.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, parmi les hauts fonctionnaires qui accompagnent M. Pickersgill, il devrait y avoir quelqu'un capable de répondre à ces questions.

**Le président:** Monsieur Arbique, pouvez-vous répondre à cette question?

**M. H. Arbique (secrétaire de la Commission canadienne des transports):** Nous préférons certainement, (il s'agit, en fait, d'une exigence) que des inspecteurs possèdent, dans la mesure du possible, un haut niveau d'expérience dans le domaine des chemins de fer.

**M. Skoberg:** Est-ce une exigence? Ils doivent vraiment provenir de là? Des gens d'autres secteurs des chemins de fer ou d'ailleurs peuvent-ils obtenir un poste d'inspecteur de transport par voie ferrée?

**M. Arbique:** D'où voulez-vous qu'ils viennent?

**M. Skoberg:** De partout. Doivent-ils nécessairement avoir été fonctionnaires de chemin de fer?

**M. Arbique:** Vous parlez des fonctionnaires de chemin de fer. Je ne suis pas sûr de comprendre ce que vous voulez dire.

**M. Skoberg:** Les surintendants, les assistants-surintendants, les voyers et le reste. Faut-il avoir été fonctionnaire des chemins de fer pendant de nombreuses années pour obtenir un poste d'inspecteur?

**M. Arbique:** Dans la mesure du possible, oui.

**M. Skoberg:** N'est-ce pas comme si vous procédiez vous-même à l'inspection? Vous tentez de justifier ce qui s'est produit et vous engagez quelqu'un qui est déjà responsable de ce qui s'est produit; cette situation m'inquiète. Ne soyons pas dupes, monsieur le président et M. Pickersgill; les gens des chemins de fer en ont par-dessus la tête des inspections. Il y a eu plus d'accidents que jamais ces derniers temps. Dans le journal d'hier soir, on pouvait voir la photo d'une locomotive Diesel qui a déraillé non loin d'ici. Auparavant, il y avait des préposés à l'entretien des rails et des traverses. Qu'en est-il de l'inspection? Récemment, un pont a cédé sous le poids d'un train ou un train a brûlé non loin de Montréal. Y a-t-il suffisamment d'inspecteurs? S'il s'agit d'inspecteurs de société pouvons-nous nous attendre à ce qu'ils présentent un rapport véridique?

**M. Pickersgill:** Il n'y a pas d'inspecteurs de société. Tous ceux que nous employons pour ce genre de travail doivent rompre complètement leur relation avec les chemins de fer; je puis vous en assurer.



[Text]

**Mr. Skoberg:** This fellow who was over 65 years of age must have, he was already receiving a pension.

**The Vice-Chairman:** Your time has expired, Mr. Skoberg.

**Mr. Forrestall:** May I ask a brief supplementary question, Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** I will put you down on the list.

**Mr. Forrestall:** It is just a brief supplementary question.

**Mr. Lundrigan:** Mr. Chairman, let us not deviate from the cordiality of the former Chairman.

**Mr. Forrestall:** The point Mr. Skoberg was making, Mr. Chairman, would seem to be that the regulatory body is indeed charged by law to do its own investigative work.

**Mr. Pickersgill:** That is correct.

**Mr. Forrestall:** Does this not give rise to conflict?

**Mr. Pickersgill:** I am afraid I do not understand your question.

**Mr. Forrestall:** If I asked you to enforce regulations, as indeed the House of Commons does ask you to do—I know how you do it because, of course, you do it every day—is there not some possibility of conflict arising out of a regulatory body doing its own investigative work? Surely there is an absence of a check or a balance there, is there not?

**Mr. Pickersgill:** We are not investigating ourselves, we are investigating the railways. I cannot see any conflict there. The person who investigates us is the Auditor General.

**Mr. Horner:** Would Mr. Skoberg be capable of inspecting a railroad? I think he would.

**Mr. Pickersgill:** I think he would be more capable of doing it than I would be.

**Mr. Forrestall:** What you say, of course, is right. I am not talking about monetary matters, I am talking about safety and the investigation of causes of accidents and the assurance that certain standards will be maintained, those standards being the standards that are set down by your regulatory body. We would cite an instance where a man was asked to investigate a report of an accident that was in part directly caused by a man who was in an office across the hall and they grew up together and worked together. Surely this is a conflict and this is the type of conflict I am talking about.

**Mr. Pickersgill:** I may be exceptionally dense today, but I am afraid...

**Mr. Lundrigan:** That is the usual situation.

**Mr. Pickersgill:** You have not identified the people sufficiently.

**Mr. Forrestall:** I am talking more philosophically and I think you are avoiding these...

**Mr. Pickersgill:** I am not talking about individuals.

**Mr. Forrestall:** You see no conflict, then, Mr. Pickersgill. That is probably what I am looking for.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Que dire de cette personne de plus de 65 ans... il recevait déjà sa pension.

**Le vice-président:** Votre temps est expiré, monsieur Skoberg.

**M. Forrestall:** Pourrais-je poser une brève question supplémentaire, monsieur le président?

**Le vice-président:** Je peux inscrire votre nom sur la liste.

**M. Forrestall:** Je serai bref.

**M. Lundrigan:** Monsieur le président, ne rejetons pas les bonnes habitudes de l'ancien président.

**M. Forrestall:** M. Skoberg voulait dire que l'organisme investi d'un pouvoir de réglementation est, en fait, chargé par la loi de faire ses propres enquêtes.

**M. Pickersgill:** C'est exact.

**M. Forrestall:** Cette situation n'entraîne-t-elle pas des conflits?

**M. Pickersgill:** J'ai peur de ne pas comprendre votre question.

**M. Forrestall:** Si je vous demande de mettre des règlements en vigueur comme la Chambre des communes vous le demande (je sais comment vous procédez puisque, bien sûr, vous le faites tous les jours) un conflit ne pourrait-il pas survenir du fait que l'organisme investi d'un pouvoir de réglementation ait à faire ses propres enquêtes? Il n'y a pas là toutes les vérifications et tout l'équilibre voulu?

**M. Pickersgill:** Nous ne faisons pas d'enquêtes à notre sujet, mais sur les chemins de fer. Je ne vois pas pourquoi il y aurait conflit. L'Auditeur général est celui qui fait enquête à notre sujet.

**M. Horner:** M. Skoberg serait-il capable d'inspecter un chemin de fer? Je crois que oui.

**M. Pickersgill:** Il pourrait probablement mieux le faire que moi.

**M. Forrestall:** Bien sûr ce que vous dites est juste. Je ne parle pas d'argent, je parle de sécurité, d'enquêtes sur les causes d'accidents et de l'assurance que certaines normes, fixées par l'organisme investi d'un pouvoir de réglementation, seront maintenues. Je pourrais vous citer le cas d'une personne à qui l'on a demandé de faire enquête sur le rapport d'un accident causé, en partie, directement par un collègue avec qui elle a grandi et travaillé. Il s'agit certainement là d'un conflit et c'est de ce genre de conflit dont je parle.

**M. Pickersgill:** Je suis peut-être exceptionnellement confus aujourd'hui, mais je crains...

**M. Lundrigan:** C'est la situation habituelle.

**M. Pickersgill:** Vous n'avez pas suffisamment identifié les gens.

**M. Forrestall:** Je parle de façon plus philosophique et je crois que vous évitez...

**M. Pickersgill:** Je ne parle pas d'individus.

**M. Forrestall:** Vous ne voyez donc aucun conflit. C'est probablement ce que je cherche.

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** May I rephrase your question to see if I understand it? Are you suggesting that because somebody has once worked for the CPR and is now working for us that he is not competent to do a job for us?

• 1615

**Mr. Forrestall:** No, I am sorry, sir. I am talking about the CTC hiring people to do your own investigative work of regulations that you impose.

**Mr. Pickersgill:** That is what we are there for.

**The Vice-Chairman:** Mr. Pickersgill, I think the basis of the question is, why do you have to hire retired railroad officials? We have many railroad workers with a lot of knowledge, and in many cases they turn down official jobs because the money is not there. Why are they not qualified to be railroad inspectors? I think that is the basis of Mr. Skoberg's question.

**Mr. Pickersgill:** I do not think you have to retire from the railways before you can be hired by us. We would be very glad to hire people away from the railways who are competent.

There is a real problem here, and I am not trying to evade it. There is a very real problem. It is true that there are no training schools for inspectors that I know of. The only way that you could get the competence and the expertise that I know about to be an inspector is through having worked on the railways, unless we went and hired Americans to come from the American railways to do it, because we would be afraid that former employees of Canadian National and Canadian Pacific would still have their old loyalties and would conceal things, but I do not believe that is true.

**The Vice-Chairman:** We have many employees apply to the Canadian Transport Commission for jobs and they are not taken on. Why not?

**Mr. Pickersgill:** If you give me some instances I will find out. I cannot do it on the basis of generalities.

**The Vice-Chairman:** I think this is the basis of Mr. Skoberg's question.

**Mr. Pickersgill:** I have heard it said, and I have been quite concerned about this, that it is quite difficult for us at times to persuade the Treasury Board that the salaries required for these inspectors should be commensurate with the salaries paid by the railways. I think they should be higher. I think the inspectors should be paid more than the people they are inspecting. I think that is a pretty good general principle. I am not criticizing anyone in the Treasury Board or in the Public Service Commission, but sometimes they have to equate the jobs over all the range of the public service with one another, and sometimes it is not very easy to convince them that the going rate for a particular kind of person is such and that you will not get anybody qualified unless you pay that.

**Mr. Lundrigan:** May I ask a brief supplementary question? It is in the same area.

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Pourrais-je reprendre votre question pour m'assurer que je comprends bien? Voulez-vous dire qu'un ancien employé du Canadien Pacifique qui travaille maintenant pour nous ne peut faire un bon travail?

**M. Forrestall:** Non, vous n'y êtes pas. Je parle de la Commission canadienne des transports qui embauche des personnes pour effectuer vos propres enquêtes à partir de règlements que vous imposez.

**M. Pickersgill:** Voilà pourquoi nous sommes là.

**Le vice-président:** Monsieur Pickersgill, à mon avis, la question se résume comme suit: pourquoi devez-vous embaucher des fonctionnaires de chemins de fer à la retraite? Beaucoup d'employés de chemin de fer ont les connaissances voulues et dans bien des cas, ils refusent des postes de fonctionnaires parce que le traitement n'est pas assez élevé. Pourquoi ne peuvent-ils pas être inspecteurs de chemins de fer? Voilà la question de M. Skoberg.

**M. Pickersgill:** Nous pouvons embaucher des gens avant qu'ils ne prennent leur retraite. Nous serions heureux d'engager des gens qualifiés qui ne sont pas des employés de chemin de fer.

Il existe un problème, je ne le nie pas. Il est même grave. Il est vrai qu'il n'y a pas d'école de formation pour les inspecteurs. A mon avis, le seul moyen d'être un inspecteur qualifié est d'être un employé de chemin de fer. Nous pourrions toujours recruter des Américains qui sont des employés de chemin de fer dans leur pays parce que nous craignons que les anciens employés du Canadien National et du Canadien Pacifique aient des attaches et qu'ils ne fassent pas bien leur travail. A mon avis, c'est insensé.

**Le vice-président:** Beaucoup de gens s'adressent à la Commission canadienne des transports pour obtenir du travail; on ne les embauche pas. Pourquoi?

**M. Pickersgill:** Si vous me donnez des exemples, j'essaierai de savoir pourquoi. Je ne peux pas le faire sans exemples précis.

**Le vice-président:** Voilà, je crois, à quoi se résume la question de M. Skoberg.

**M. Pickersgill:** Il nous est parfois très difficile de persuader le Conseil du Trésor que les traitements des inspecteurs devraient être proportionnels à ceux des employés de chemin de fer. Je crois même que les inspecteurs devraient recevoir un traitement plus élevé que celui des gens qui subissent l'inspection. En général, c'est un bon principe. Je ne veux pas critiquer le Conseil du Trésor ni la Commission de la fonction publique, mais parfois ils établissent une comparaison entre tous les postes de la fonction publique, il est très difficile de les convaincre que certains employés ont droit à un traitement donné et qu'il sera très difficile d'obtenir une personne qualifiée si on n'est pas prêt à verser ce traitement.

**M. Lundrigan:** Pourrais-je poser une brève question supplémentaire dans le même domaine?



[Text]

**The Vice-Chairman:** Yes.

**Mr. Lundrigan:** Does the Canadian Transport Commission have responsibility for investigating accidents?

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes.

**Mr. Lundrigan:** All right. Secondly, do you have a legal responsibility for reporting on the results of the investigation?

**Mr. Pickersgill:** The investigation is carried out and the report is made to us.

**Mr. Skoberg:** It is never released.

**Mr. Pickersgill:** That is not quite accurate.

**Mr. Skoberg:** I am not being critical. It is not a public report. It is confidential.

**Mr. Pickersgill:** That whole question, as you know, is under very serious consideration as a result of the safety inquiry.

**Mr. Forrestall:** I hope so.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, on a point of order, I just want to know if you have a list of questioners. There seems to be a continual jumping in and jumping out. Could you tell us who is on the list, please.

**The Vice-Chairman:** Mr. McCleave, Mr. Hugh Harries, Mr. Allmand, Mr. Rock, Mr. Thomas and Mr. Forrestall.

**Mr. Allmand:** Those who have already asked questions should go to the bottom of the list.

**Mr. Lundrigan:** Mr. Allmand, I will only be 10 seconds and I will be finished with this. Can you tell me how many investigations you have carried out into the bus accidents in Newfoundland?

**Mr. Pickersgill:** No. That is surely the duty of the public utilities commission of Newfoundland, which licensed the service.

**The Vice-Chairman:** Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** Thank you, Mr. Chairman. First could I ask Mr. Pickersgill about the regional air carriers. He has mentioned two airlines as subsidized by C.T.C. These are in the eastern part of Canada, Eastern Provincial Quebec Air. In what approximate amounts are these subsidies? Are they the same each year or have they varied?

• 1620

**Mr. Pickersgill:** They varied a certain amount. The airline is not subsidized as such; certain routes are subsidized, routes considered to be either developmental or socially necessary where a profit cannot be made.

**Mr. McCleave:** Into, say, remote communities.

**Mr. Pickersgill:** Yes, or in one case the developmental route.

[Interpretation]

**Le vice-président:** Oui.

**M. Lundrigan:** La Commission canadienne des transports a-t-elle quelque responsabilité lors d'enquêtes sur des accidents?

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Lundrigan:** Très bien. Deuxièmement, avez-vous quelque responsabilité juridique quand il s'agit de faire rapport sur les résultats de l'enquête?

**M. Pickersgill:** L'enquête est effectuée et le rapport nous est remis.

**M. Skoberg:** Il n'est jamais publié.

**M. Pickersgill:** Ce n'est pas tout à fait exact.

**M. Skoberg:** Je ne conteste pas. Ce n'est pas un rapport public. Il est confidentiel.

**M. Pickersgill:** Comme vous le savez, cette question est à l'étude à la suite de l'enquête sur la sécurité.

**M. Forrestall:** J'ose l'espérer.

**M. Allmand:** J'invoque le Règlement. J'aimerais savoir si vous avez une liste des gens qui désirent poser des questions. On semble changer d'interlocuteurs continuellement. Pourriez-vous nous lire les noms sur la liste?

**Le vice-président:** MM. McCleave, Hugh Harries, Allmand, Rock, Thomas et Forrestall.

**M. Allmand:** Les noms de ceux qui ont déjà posé des questions devraient se trouver à la fin de la liste.

**M. Lundrigan:** Je n'en ai que pour dix secondes. Pouvez-vous me dire combien d'enquêtes ont été faites à la suite des accidents d'autobus à Terre-Neuve?

**M. Pickersgill:** Non. C'est certainement le travail de la Commission des services publics de Terre-Neuve qui a accordé un permis au service.

**Le vice-président:** Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Merci, monsieur le président. Puis-je d'abord interroger M. Pickersgill au sujet des transporteurs aériens régionaux. Il a mentionné que deux compagnies d'aviation avaient été subventionnées par la Commission canadienne des transports. Elles sont situées dans l'est du Canada; il s'agit des sociétés Eastern et Québécois. A

combien se chiffrent approximativement ces subventions? Sont-elles toujours les mêmes ou varient-elles d'année en année?

**M. Pickersgill:** Ils ont varié d'un certain montant. La société d'aviation comme telle n'est pas subventionnée; certaines routes sont subventionnées, c'est-à-dire celles qui ne peuvent être rentables et qui sont considérées comme étant nécessaires au développement économique ou social de la région.

**M. McCleave:** Comme, disons, dans des communautés éloignées.

**M. Pickersgill:** Oui, on dans le cas d'une route en voie d'aménagement.

[Texte]

**Mr. McCleave:** I understand, Mr. Chairman, that all the regional air carriers last year made money and perhaps this was the first time that this blessed event had happened to all of them at the same time. Am I correct in this understanding? Would the Canadian Transport Commission have figures to back that up? I have quoted it from the *Financial Times* survey.

**Mr. Pickersgill:** I have seen that same report. I would have to check; I take it that Quebec Air and Eastern Provincial included the subsidy in their revenues. I imagine they would not have made a profit without the subsidy.

**Mr. McCleave:** Probably this in fact is so. I gathered also that perhaps one of the reasons that those air lines found themselves in a better position was that by putting more into jets they were able to cut down on their maintenance costs. According to Eastern Provincial's figures the direct operating costs for the jets is 4.5 cents per revenue passenger mile; 12 cents for the turbo prop per passenger mile; and 18 cents for the piston type of aircraft.

This suggests to me that it is more profitable to get into the jet age; and it is probably very important for these regional carriers that the small or medium type of jet is the aircraft that should be developed by the aircraft industry for countries such as Canada. Would Mr. Pickersgill have any comment on that? Have any studies been carried out by the air transport part of the CTC on this particular point?

**Mr. Pickersgill:** This whole matter is being studied. We try not to have any unnecessary duplication among ourselves and the Transportation Development Agency of the Department of Transport and the regular research people of the department. We try to keep each other informed so we do not work on the same thing. But among us we are keeping a constant lookout and a constant examination of every kind of promising aircraft in this field. If the original capital cost were not too high it would be a very useful aircraft for regional carriers and perhaps even for some local carriers.

**Mr. McCleave:** Is this money actually spent on research and development?

**Mr. Pickersgill:** No, I think anything of that sort is done through the Department of Industry, Trade and Commerce.

**Mr. McCleave:** Then this one would be to make studies.

**Mr. Pickersgill:** We study what is going on in the world and so on. But if you were considering anything that the Canadian industry would be doing that would be . . . Mind you, again, we keep in close touch, all of us, but that would be in their field rather than ours.

**Mr. McCleave:** Considering this experience of the regional air lines and the need to get better and faster service into small-town Canada as well as into the large metropolitan areas, this is the way to do it: get a small jet that will be almost as economical as a bus operation and you have got yourself a pretty damn good answer to twentieth century transportation problems.

**Mr. Pickersgill:** The real problem, I understand, is that the original capital cost of a jet with about 40 or 50 seats is not so much less than it is with one with 90 to 100 seats. If you can get airfields that will take the aircraft of 90 to 100 seats and there is not much difference in the original cost,

[Interprétation]

**M. McCleave:** Je crois comprendre, monsieur le président, que l'an dernier tous les transporteurs aériens régionaux ont fait des profits et peut-être que c'était la première fois que cet heureux événement s'est produit pour tous en même temps. Ai-je raison de dire ceci? Est-ce que la Commission canadienne des transports a des chiffres à l'appui? Je les ai cités du *Financial Times*.

**M. Pickersgill:** J'ai vu le même rapport. Je devrais vérifier; je suppose que Québec Air et Eastern Provincial ont compris leurs subventions dans leurs revenus. Je suppose qu'ils n'ont pas réalisé des profits sans ce subside.

**M. McCleave:** C'est probablement exact. J'ai aussi conclu qu'il se peut qu'une des raisons pour lesquelles ces lignes aériennes se sont trouvées dans une meilleure position est du fait qu'en se servant de plus de réactés elles ont été capables de réduire leurs coûts d'entretien. D'après les chiffres de Eastern Provincial les coûts directs d'exploitation pour les réactés sont de 4.5 cents par mille-voyageur payant; 12 cents par mille-voyageur pour les avions à turbopropulseur, et 18 cents pour les avions à pistons.

Ceci me pousse à dire qu'il est plus rentable de se lancer dans l'âge des réactés; et ils est probablement très important pour ces transporteurs régionaux que l'industrie aéronautique développe le genre de petit ou moyen réacteur pour les pays comme le Canada. M. Pickersgill aurait-il des commentaires à ce sujet? Est-ce que des études ont été faites dans ce domaine particulier par le secteur du transport aérien de la Commission canadienne des transports?

**M. Pickersgill:** Toute la question est en voie d'étude. Nous essayons de n'avoir aucun chevauchement inutile entre nous et le Centre de développement des transports du ministère des Transports et le personnel chargé de recherches du Ministère. Nous essayons de nous informer mutuellement afin de ne pas travailler dans le même domaine. Mais nous nous efforçons d'examiner constamment tous les avions qui promettent dans ce domaine. Si les frais d'investissement n'étaient pas si élevés, il s'agirait d'un avion très utile pour les transporteurs régionaux et peut-être même pour certains transporteurs locaux.

**M. McCleave:** Est-ce que cet argent est dépensé réellement à la recherche et au développement?

**M. Pickersgill:** Non, je crois que les choses de ce genre sont faites par l'entremise du ministère de l'Industrie et du Commerce.

**M. McCleave:** Alors ceci serait pour faire des études.

**M. Pickersgill:** Nous étudions ce qui se passe dans le monde et ainsi de suite. Mais si vous examinez ce que l'industrie canadienne fait ce serait alors . . . Pourtant nous entretenons des rapports étroits parmi nous, mais ceci serait dans leur domaine plutôt que dans le nôtre.

**M. McCleave:** Compte tenu de cette expérience des lignes aériennes régionales et du besoin d'obtenir un service meilleur et plus rapide dans les petites villes du Canada aussi bien que dans les grandes régions métropolitaines, il me semble que l'on pourrait procéder de la façon suivante: obtenir un petit réacteur qui serait presque aussi rentable qu'un service d'autobus, et vous avez alors une très bonne réponse aux problèmes des transports du vingtième siècle.

**M. Pickersgill:** Le problème réel, à mon avis, est que les premiers frais d'investissement d'un réacteur de 40 ou 50 sièges ne sont pas beaucoup moindres qu'ils le sont pour un réacteur de 90 à 100 sièges. Si vous pouvez avoir des aéroports qui peuvent recevoir des avions de 90 à 100



[Text]

you can see that it will be better able to look after the peaks and so on than the other.

**Mr. McCleave:** That is right.

**Mr. Pickersgill:** But it is a really very nice question to which I would not like to give an offhand answer.

**Mr. McCleave:** Perhaps it might be taken for consideration. If you would bear me in mind when you look over the minutes, I would be interested in any studies directed in that direction.

**Mr. Pickersgill:** It is a very interesting and important question.

• 1625

**Mr. McCleave:** My final question is on the air operation. Is the lower cost in maintaining the jet the real reason that Air Canada and Canadian Pacific air fares have tended to remain stationary, despite inflation and so on? The jet has managed to keep passenger costs down?

**Mr. Pickersgill:** I think so. I think it has had a very big effect. They have really managed to increase their productivity very substantially which is a very good thing. Also I think alternate modes of transport do tend, especially on the short hauls, to keep their rates down and so on.

**Mr. McCleave:** Yes. Thank you. Mr. Chairman, could I be put down any time we get to the interesting topic of freight rates? I would like to be in there, too, somehow with a question.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCleave. Mr. Harries.

**Mr. Harries:** Mr. Chairman, may I ask a question with respect to the third complete paragraph on page 11 of the Commission's Report for 1971?

**Mr. Pickersgill:** Page 11?

**Mr. Harries:** On the captive shipper report that was made to the government?

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes.

**Mr. Harries:** Mr. Chairman, may I ask Mr. Pickersgill whether that report indicated the Commission was satisfied with the workings of that section?

**Mr. Pickersgill:** I do not have it right under my hand, but I think I remember quite well that we expressed neither satisfaction nor dissatisfaction. We reported, quite truthfully, that we had not had a single application under that section of the act.

**Mr. Harries:** Did you make any inquiries to find out why?

**Mr. Pickersgill:** You mean did we go out searching for a captive shipper?

**Mr. Harries:** With your definition it might be hard to find, but that may be one way of putting it, yes, sir.

[Interpretation]

sièges et qu'il n'y a aucune différence sensible dans les premiers coûts, il est évident qu'il sera plus facile de faire face aux périodes de pointe, et ainsi de suite, qu'avec l'autre type de réacté.

**M. McCleave:** C'est exact.

**M. Pickersgill:** Mais il s'agit là d'une très bonne question à laquelle je n'aimerais pas avoir à répondre sans préparation.

**M. McCleave:** On pourrait peut-être l'étudier. Si vous pouviez vous souvenir de moi lorsque vous examinez les comptes-rendus, toute étude dans ce sens m'intéresserait.

**M. Pickersgill:** C'est une question très intéressante et importante.

**M. McCleave:** Ma dernière question concerne l'exploitation aérienne. Est-ce que le coût inférieur d'entretien des réactés est la raison réelle que les tarifs d'Air Canada et du Canadien Pacifique ont eu tendance à demeurer au même niveau, en dépit de l'inflation et ainsi de suite? Les réactés ont-ils réussi à maintenir les barèmes des prix de passage à un niveau inférieur?

**M. Pickersgill:** Je le crois. Je crois qu'ils ont eu un effet considérable. Ils ont, en réalité, réussi à accroître leur productivité à un haut niveau, ce qui est une bonne chose. Je crois aussi que les modes de transport alternatifs ont tendance, spécialement pour les courts voyages, à maintenir leur taux à un bas niveau et ainsi de suite.

**M. McCleave:** Oui. Merci. Monsieur le président, pourriez-vous inscrire mon nom sur la liste lorsque nous en arriverons au secteur intéressant des tarifs de transport des marchandises? J'aimerais poser une question à ce sujet.

**Le président:** Merci, M. McCleave. Monsieur Harries.

**M. Harries:** Monsieur le président, puis-je demander une question au sujet du troisième paragraphe complet à la page 11 du rapport de la Commission pour 1971?

**M. Pickersgill:** La page 11?

**M. Harries:** Sur le rapport des expéditeurs captifs qui a été fait au gouvernement?

**M. Pickersgill:** Ah, oui.

**M. Harries:** Monsieur le président, puis-je demander à M. Pickersgill si ce rapport indique que la Commission était satisfaite de l'application de cet article?

**M. Pickersgill:** Je ne l'ai pas ici, mais je crois me souvenir très bien que nous n'avons exprimé aucune satisfaction ou dissatisfaction. Nous avons fait rapport, très sincèrement, que nous n'avions eu aucune application particulière en vertu de cet article de la loi.

**M. Harries:** Avez-vous fait des enquêtes pour savoir pourquoi?

**M. Pickersgill:** Vous nous demandez si nous avons été à la recherche d'un expéditeur captif?

**M. Harries:** D'après votre définition, il serait assez difficile d'en trouver un, mais ce serait peut-être une façon de le dire, oui, monsieur.

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** No, I do not think we did to be quite honest. We thought that perhaps some of our friends from Parliament would respond.

**Mr. Harries:** It may be sir, and I am sure this occurred to you, some of your friends in Parliament felt that the act was so completely useless as a means of protection that they could not find anyone. Was that a possibility sir?

**Mr. Pickersgill:** If I remember rightly, when the bill was going through Parliament it was suggested by certain members of Parliament that that was true, but they were not able to convince the majority of the members of Parliament to support their point of view.

**Mr. Harries:** With your broad knowledge of the history of freight rates, did not you and the members of your Commission think it rather odd that four years passed without a single application under the only section of the act that now provides any protection whatsoever to a shipper against paying unreasonable rates.

**Mr. Pickersgill:** I would have to dissent from your premise. Therefore, having dissented from your premise I think the rest of my answer would be rather useless, because it is not the only section of the act that provides protection for shippers. Section 23 of the act also does and under Section 23 we have a very considerable amount of litigation going on at the present time.

**Mr. Harries:** Under Section 23, sir, would you be just kind enough to indicate what the protection is?

**Mr. Pickersgill:** That is the public interest section.

**Mr. Harries:** That is right and according to your report, sir, you have two cases under the public interest section.

**Mr. Pickersgill:** You are examining me on the Annual Report for 1971 and I believe there are at least two other cases already before us this year, are there not?

**Mr. Harries:** So in the course of five years there may be four cases?

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Harries:** Do you have any idea, sir, how that would compare with the five years previous to the new legislation?

**Mr. Pickersgill:** I, of course, was not there before this act was...

**Mr. Harries:** Have you no idea whether this would be the same number or an infinitesimally small proportion of the previous number?

**Mr. Pickersgill:** I imagine it would be lower and I hope it would be lower, because the whole purpose of the legislation was to restore the price system in this area of the economy instead of having a highly regulated system and you would not expect that the price system restored to have a lot of cases as compared with the days when the rates were all set by an all-wise regulatory body.

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Non. En toute honnêteté, je ne crois pas que nous l'ayons fait. Nous avons pensé que peut-être certains de nos amis au Parlement répondraient.

**M. Harries:** Il se peut, monsieur, et je suis sûr que vous y avez pensé, que certains de vos amis au Parlement ont senti que la loi était si inutile comme moyen de protection qu'ils n'ont pu trouver personne. Est-ce là une possibilité, monsieur?

**M. Pickersgill:** Si je me souviens bien, lorsque le bill a été étudié au Parlement, il a été suggéré par certains membres du Parlement que ceci était vrai, mais ils n'ont pas été capables de convaincre la majorité des députés d'appuyer leur point de vue.

**M. Harries:** Étant donné votre grande connaissance de l'histoire des tarifs-marchandises, est-ce qu'il ne vous a pas semblé étrange, à vous et aux membres de votre Commission, que quatre années se sont écoulées sans qu'il y ait une seule demande en vertu du seul article de la Loi qui protège présentement l'expéditeur contre le paiement de taux excessifs?

**M. Pickersgill:** Je ne puis être d'accord avec votre prémisses. Donc, n'étant pas d'accord avec votre prémisse, je crois que le reste de ma réponse serait plutôt inutile, parce que ce n'est pas le seul article de la Loi qui fournit une protection aux expéditeurs. L'article 23 de la Loi la donne aussi et nous avons une quantité très considérable de litiges en cours présentement qui touchent cet article.

**M. Harries:** Monsieur, seriez-vous assez bon de nous indiquer en quoi consiste la protection d'après l'article 23?

**M. Pickersgill:** C'est l'article sur l'intérêt public.

**M. Harries:** C'est exact, et d'après votre rapport, monsieur, vous avez deux cas relevant de l'article sur l'intérêt public.

**M. Pickersgill:** Vous m'interrogez au sujet du rapport annuel de 1971 et je crois qu'il y a au moins deux autres cas qui nous ont déjà été présentés cette année, n'est-ce pas?

**M. Harries:** Alors, il pourrait y avoir quatre cas au cours de cinq ans?

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Harries:** Avez-vous une idée, monsieur, comment ceci se comparerait avec les cinq années précédant la nouvelle loi?

**M. Pickersgill:** Bien entendu, je n'étais pas là avant que cette loi ait été...

**M. Harries:** N'avez-vous aucune idée si ceci représenterait le même nombre ou un pourcentage minime du nombre antérieur?

**M. Pickersgill:** Je m'imagine qu'il serait inférieur et j'espère qu'il le serait, parce que le but de la loi était de rétablir un système de prix dans ce secteur de l'économie au lieu d'avoir un régime très réglementé. Donc il ne faudrait pas s'attendre qu'il y ait beaucoup de cas sous ce régime par rapport aux jours où les taux étaient tous établis par un organisme omniscient investi d'un pouvoir de réglementation.



[Text]

• 1630

**Mr. Harries:** Sir, I think if you check you will find that the all-wise regulatory body never had authority on more than 33 per cent of the rates. I do not want to argue with you.

May I ask you another question, sir? Have you ever given any thought to establishing your separate committees in geographically separate parts of the country?

**Mr. Pickersgill:** I am afraid I missed one word of your question?

**Mr. Harries:** Have you given any consideration to establishing the several committees or separate committees of your Commission in different parts of the country? Specifically, would you be in favour of having the Railway Committee of the Transport Commission headquartered in Alberta?

**Mr. Pickersgill:** No.

**Mr. Harries:** May I ask you why not, sir?

**Mr. Pickersgill:** Because it seems to me that the whole scheme and object of the national Transport Act was to have an intermodal look at things. The last thing we want to do surely is to segregate these things in the kind of way that they will not be looked at intermodally.

**Mr. Harries:** Do you think, sir, that geographic separation is of no concern in these matters?

**Mr. Pickersgill:** Well, if you want to move the capital of Canada to Alberta, that is another matter.

**Mr. Harries:** Well, I would like that too, sir, but I do not think they would do it even if I ask for it.

**Mr. Pickersgill:** I do not think that the moving of one of the committees to any place away from another one would further the objectives of the Act, but that is just my opinion.

**Mr. Harries:** It is a very valuable opinion, sir. I am just wondering if you could tell me what proportion of your research budget for this year will be spent on research to improve or study the freight rate structure.

**Mr. Pickersgill:** I would like to ponder that question a while, and get advice. I do not think I could give you an offhand answer.

**Mr. Harries:** As I read your estimates, sir, it is not very much. Would you agree with that?

**Mr. Pickersgill:** I would not be able to give a firm answer to that question. For one thing, it depends on how you classify these things.

**Mr. Harries:** Yes, but even with the broadest possible classification.

**Mr. Pickersgill:** I beg your pardon?

**Mr. Harries:** I say it is like the freight rate classification; it could be very broad and it still would not include very much.

[Interpretation]

**M. Harries:** Je crois que si vous vérifiez, vous constaterez que l'organisme régulateur averti n'avait jamais pu contrôler plus de 33 p. 100 des tarifs. Je ne veux pas discuter avec vous.

Puis-je vous poser une autre question, monsieur? Avez-vous jamais songé d'installer vos divers comités dans différentes régions?

**M. Pickersgill:** Je crains avoir perdu un mot de votre question?

**M. Harries:** Avez-vous étudié la possibilité d'établir les divers comités de votre Commission dans différentes régions du Canada? Seriez-vous prêt notamment à favoriser l'établissement du siège central du Comité des chemins de fer de la Commission canadienne des transports en Alberta?

**M. Pickersgill:** Non.

**M. Harries:** Puis-je vous demander quelle en est la raison, monsieur?

**M. Pickersgill:** Parce qu'il me semble que la teneur et l'objet de la loi nationale sur les transports consistait à envisager tous les aspects pertinents. Ce que nous ne voulons surtout pas faire, c'est certainement de séparer ces aspects de façon à ce qu'on ne puisse les examiner dans leurs diverses modalités.

**M. Harries:** Croyez-vous que la séparation géographique n'importe pas à cet égard?

**M. Pickersgill:** Si vous voulez déplacer la capitale du Canada en Alberta, c'est une autre question.

**M. Harries:** J'aimerais cela également mais je ne crois pas qu'on le ferait même si je le demandais.

**M. Pickersgill:** A mon avis, déplacer l'un des comités pour le séparer des autres ne répondrait pas aux fins de la loi, mais c'est simplement mon opinion.

**M. Harries:** C'est une opinion très valable. Je me demande seulement si vous pourriez me dire quelle proportion de votre budget de recherche pour l'année courante sera consacrée à l'amélioration et à l'étude du barème des taux de fret.

**M. Pickersgill:** J'aimerais réfléchir sur cette question un moment et prendre conseil. Je ne pourrai pas vous donner une réponse sur le champ.

**M. Harries:** A la lecture de vos prévisions budgétaires, je constate que ce n'est pas excessif. Êtes-vous d'accord?

**M. Pickersgill:** Je ne pourrais vous donner une réponse précise sur cette question. Pour une part, cela dépend de la façon dont vous les classez.

**M. Harries:** Même avec le classement le plus large possible.

**M. Pickersgill:** Pardon?

**M. Harries:** Je dis que ce classement est semblable à celui des taux de fret; il pourrait être très étendu et pourtant il ne comprendrait pas encore grand chose.

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** Well, yes.

**Mr. Harries:** There is another question I wanted to ask, Mr. Chairman. Is the Canadian Transport Commission responsible for the level of service that is provided by the rail carriers?

**Mr. Pickersgill:** Responsible for? No, I would not say we are responsible for. We have a responsibility to see that they provide the service that they are required to provide by the Railway Act. In other words, we are policemen, but the responsibility for providing the service is squarely on the people who have a charter from Parliament and not on us.

**Mr. Harries:** In the event that a carrier consistently failed to meet a target of service, would that be a matter of concern to your Commission?

**Mr. Pickersgill:** It always is, yes.

**Mr. Harries:** Have you investigated the failure of the Canadian Pacific to reach its targets for grain shipments to Vancouver within the last four months?

**Mr. Pickersgill:** I do not like the tendentious way you put the question. Have we investigated the way in which the Canadian Pacific has been carrying grain to Vancouver? The answer is, most emphatically we have.

**Mr. Harries:** Did your investigation indicate that you can be satisfied with the results?

**Mr. Pickersgill:** Of course, not. And I do not think any other Canadian should be satisfied with the results, and I know very well the Canadian Pacific Railway is not satisfied with the results either.

**Mr. Harries:** What is your Commission going to do about it, if anything?

**Mr. Pickersgill:** We have done everything we possibly could, and I would really like some time to have the two officers of our Commission, one of whom is stationed in Vancouver and the other at Thunder Bay, appear before the interested members of Parliament, not to be asked questions the way you are asking me. But really to have them explain just what they do in this field because I think we have had an absolutely tremendous improvement as a result of the better co-ordination that they have affected. However, I think we ought to try to be fair in this matter. I understand that notwithstanding the worst winter in pretty close to half a century, the two Canadian railways have moved more grain to Vancouver in this season than they ever did in any season before. I do not say they have done as well as they could have done. I am not trying to apologize, but I am trying to say that it is a very remarkable achievement, and I think if we had had a decent winter it would have probably worked pretty well.

• 1635

**Mr. Harries:** Mr. Chairman, I do not want my question to be misunderstood. I am not talking about the Canadian railways. I am talking about the Canadian Pacific which, I understand, still runs one of them.

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** En effet.

**M. Harries:** Monsieur le président, il y a une autre question que je voudrais poser. Est-ce que la Commission canadienne des transports est responsable de la qualité des services qu'assurent les transporteurs par rail?

**M. Pickersgill:** Responsable de quoi? Je ne dirais pas que nous sommes responsables. Nous devons veiller à ce qu'ils assurent le service comme ils sont tenus de le faire en vertu de la loi sur les chemins de fer. En d'autres termes, nous faisons la police mais ce sont ceux qui ont reçu l'autorisation du gouvernement, et non pas nous, qui ont la responsabilité d'assurer le service.

**M. Harries:** Dans le cas où un transporteur ne réussit pas de façon régulière à atteindre un certain niveau de service, est-ce qu'il s'agit d'une question qui relève de votre Commission?

**M. Pickersgill:** Il en est toujours ainsi.

**M. Harries:** Avez-vous enquêté sur l'incapacité du CP à acheminer ses chargements de grain vers Vancouver au cours des quatre derniers mois?

**M. Pickersgill:** Je n'aime guère la façon tendancieuse dont vous posez votre question. Est-ce que nous avons enquêté sur la façon dont le Canadien Pacifique a assuré le transport des grains vers Vancouver? La réponse est assurément oui.

**M. Harries:** L'enquête a-t-elle indiqué que vous aviez été satisfait des résultats?

**M. Pickersgill:** Évidemment non. Et je ne crois pas qu'aucun autre Canadien ne devrait l'être. Je sais fort bien que le Canadien Pacifique ne l'est pas non plus.

**M. Harries:** Qu'est-ce que votre Commission entend faire à ce sujet éventuellement?

**M. Pickersgill:** Nous avons fait tout ce qui était possible et parfois j'aimerais vraiment voir les deux agents de notre Commission, dont l'un est stationné à Vancouver et l'autre à Thunder Bay, comparaître devant les députés intéressés, mais par pour qu'on leur pose des questions comme celles que vous me posez. Leur demander d'expliquer ce qu'ils font dans ce domaine serait bon, car il y a eu une nette amélioration provenant d'une meilleure coordination. Cependant, je crois que nous nous devons d'être honnêtes à ce sujet. L'hiver dernier a été l'un des plus durs au cours du demi-siècle, et les deux compagnies de chemin de fer canadiennes ont transporté plus de grain à Vancouver au cours de cette saison qu'ils ne l'ont jamais fait au cours de saisons antérieures. Je ne dis pas qu'elles ont fait aussi bien qu'elles auraient pu. Je n'essaie pas d'apporter des excuses, mais j'essaie de dire qu'il s'agit d'une remarquable réussite et que somme toute l'hiver a été assez bon.

**M. Harries:** Monsieur le président, je ne veux pas qu'on interprète mal ma question. Je ne parle pas du Canadien National ou des autres compagnies, mais bien du Canadien Pacifique qui se charge encore de ce service.



[Text]

**Mr. Pickersgill:** Yes, that is right.

**Mr. Harries:** My understanding is that they have failed by almost 50 per cent to meet the quota that they themselves established and they have failed to meet it consistently. I do not think that is worthy of commendation. It certainly is not as far as the Alberta farmers are concerned.

**Mr. Pickersgill:** I am not commending it, I am merely trying to state what the facts are. I do not think it is my business to commend—maybe sometimes to condemn, but not to commend.

**Mr. Horner:** Give us the facts.

**Mr. Pickersgill:** I can get you the facts on how much has been carried.

**Mr. Horner:** Give us the facts. How much has been carried in relation to how much should have been carried.

**The Vice-Chairman:** Mr. Allmand, followed by Mr. Rock, Mr. Thomas, Mr. Forrestall, Mr. Horner, Mr. Pringle and Mr. Roberts. Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Pickersgill, is your Commission in touch with AMTRAK in respect of the possible recommencement of rail services between Montreal and New York, and Montreal and Boston? Do they consult with you and does your Commission give advice to them on the possible resurrection of those railway services?

**Mr. Pickersgill:** The situation in respect of those railway services is this. The original scheme of AMTRAK—I should not say the original scheme—the scheme that finally became the law did not include any services into Canada and attempts were made by the legislature of New York in the case of the service to Montreal to get an appropriation to enable AMTRAK to provide service and that was unsuccessful. More recently I understand there has been a bill in the Congress of the United States that I believe, if I remember rightly, passed the House of Representatives appropriating a certain amount of money to restore the train to Montreal, the train to Vancouver, and the train to some place in Mexico. That bill has not passed the other House or at least it had not the last time I heard about it.

**Mr. Allmand:** One of the principal points of my question was whether or not the Canadian Transport Commission made representations to AMTRAK as a group that represents Canadian travellers and so forth?

**Mr. Pickersgill:** I do not think we would make representations to AMTRAK. It, after all, is just a commercial concern. I think if we made any representations at all in this matter we would have to make them through to the proper channels to the United States government.

**Mr. Allmand:** Have you made them to anybody?

**Mr. Pickersgill:** There have been some discussions, yes.

**Mr. Allmand:** A lot of Montrealers use these trains to both New York and Boston.

**Mr. Pickersgill:** I do not think there has been any discussion that I can recall about the restoration of any service to Boston. I think it was only to New York, if I remember rightly.

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Très bien.

**M. Harries:** Si je comprends bien, ils ont réussi à atteindre à peine 50 p. 100 de l'objectif de contingentement qu'ils s'étaient fixé. A mon avis, il ne s'agit pas d'un sujet de louange, du moins certainement pas en ce qui concerne les cultivateurs de l'Alberta.

**M. Pickersgill:** Je ne fais pas de louange, mais j'essaie de donner les faits. Je ne crois pas que ce soit de mon ressort de louer, peut-être parfois réprimander, mais non pas de louer.

**M. Horner:** Donnez donc les faits.

**M. Pickersgill:** Je peux vous dire le nombre de boisseaux qu'on a transportés.

**M. Horner:** Donnez-nous les faits, notamment le nombre de boisseaux transportés en comparaison de ceux qu'on aurait dû transporter.

**Le vice-président:** M. Allmand a la parole et il sera suivi dans l'ordre de MM. Rock, Thomas, Forrestall, Horner, Pringle et Roberts. Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur Pickersgill, la Commission que vous dirigez est-elle en pourparlers avec «AMTRAK» au sujet de la remise possible sur pied du service de chemin de fer entre Montréal et New York et entre Montréal et Boston? Vous consultent-ils et votre Commission leur donne-t-elle des renseignements concernant la reprise possible de ces services?

**M. Pickersgill:** Voici la situation telle qu'elle se présente. A l'origine, le projet de «AMTRAK», je ne devrais pas dire le projet original, le projet qui finalement a été adopté ne comprenait pas les services au Canada et l'Assemblée législative de l'État de New York a essayé dans le cas du service en direction de Montréal d'obtenir un crédit pour permettre à «AMTRAK» de l'assurer, mais sans succès. Je sais que très récemment on a présenté un projet de loi au Congrès des États-Unis qui, je crois, a été adopté à la Chambre des représentants; il stipulait qu'une certaine somme serait affectée à la reprise du service de trains vers Montréal, vers Vancouver et vers un endroit quelconque au Mexique. Ce projet de loi n'a pas été accepté par l'autre Chambre ou du moins il ne l'était pas la dernière fois où j'en ai entendu parler.

**M. Allmand:** Et vous voulez savoir plus précisément si la Commission de transport du Canada est entrée ou non en pourparlers avec «AMTRAK» comme organisme représentant les voyageurs canadiens et ainsi de suite?

**M. Pickersgill:** Je ne crois pas que nous ferons des recommandations à «AMTRAK». Il s'agit d'une préoccupation strictement commerciale. Je crois que si nous avons des recommandations à formuler à ce sujet, nous les ferons par les voies normales au gouvernement des États-Unis.

**M. Allmand:** En avez-vous déjà formulées?

**M. Pickersgill:** Oui, il y a eu des discussions.

**M. Allmand:** Beaucoup de Montréalais sont des usagers de ce service de trains à destination de New York et de Boston.

**M. Pickersgill:** Je ne crois pas qu'il y ait eu des discussions au sujet de la reprise du service vers Boston. Je crois qu'il ne s'agissait que de New York, si je me rappelle bien.

[Texte]

**Mr. Allmand:** I see. I will go on to a second point. Could you tell us what the status is in the rationalization program for transcontinental passenger service? How far are the rationalizations of the Montreal-Vancouver and the Toronto-Vancouver trains progressing?

• 1640

**Mr. Pickersgill:** I wonder if I could simplify the answer by just giving you the latest report that was made.

**Mr. Allmand:** That is what I want.

**Mr. Pickersgill:** I will ask Mr. Arbique to see that you get it.

**Mr. Allmand:** I see. You are going to send it.

**Mr. Pickersgill:** Yes, the Railway Committee made a formal report about a month or six weeks ago and I think it would give you all the information I could give you, Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** I see. In your report at page 25 you talk about studies of 1971 in respect of air routes within Canada. It says:

Short-term forecasts of air travel between Canadian cities are being developed in a project to be completed early in 1972. Development of analytical models for air route network studies is the subject of a feasibility study due for completion in the spring of 1972.

I wanted to ask you if those studies are completed and whether they include any recommendations in respect of the use of STOL aircraft and whether they include also new types of air services that are being contemplated between Montreal and Toronto, Montreal and Ottawa, and Montreal and the Maritimes.

**Mr. Pickersgill:** The studies are not yet completed and I would not feel that I should attempt to go into much detail about them. However, there are certain studies of a STOL project, as I think the Minister of Transport has told you and Parliament, that are being done direct by the Department of Transport in addition to the studies we are doing.

**Mr. Allmand:** Have there been any studies or have there been any applications to the Commission in respect of new air charter provisions within Canada or special rates within Canada to enable Canadians to visit other parts of Canada more readily? The charge is made very often that a Canadian can visit England and France much easier than he can visit the West and so on. Is the Commission in these studies or other studies trying to work out some way of solving that problem?

**Mr. Pickersgill:** There are not, I understand, very many charter services as such of the kind that there are across the Atlantic in Canada. I believe both the mainline carriers, Air Canada and CP Air, have special group rates for travel across Canada, to certain places in Canada, certain resorts and so on, but I do not know that any company, apart from Air Canada and CP Air, has gone in very extensively for charters within the country. It would rather suggest to me that until now there perhaps has not been much evidence of a demand. I would suspect there would be a greater demand for group travel on the scheduled airlines except for certain very special events—and, of course, there are lots of charters for those things, people charter an aircraft go to to a football game or a hockey game which goes on all the time, of course—because a charter just for tourist travel within Canada large enough to fill a whole plane is probably pretty hard to organize.

[Interprétation]

**M. Allmand:** Très bien. Je vais passer à un second point. Pourriez-vous nous dire quelle est la situation relative à l'organisation rationnelle du service transcontinental pour les voyageurs? Où en est rendue l'organisation rationnelle du service de Montréal à Vancouver et de Toronto à Vancouver?

**M. Pickersgill:** Je pourrais peut-être simplifier la réponse en vous donnant le dernier rapport.

**M. Allmand:** C'est ce que je veux.

**M. Pickersgill:** Je vais demander à M. Arbique de vous le faire parvenir.

**M. Allmand:** Vous allez me le faire parvenir.

**M. Pickersgill:** Oui. Le Comité sur les chemins de fer a présenté, il y a environ un mois ou six semaines, un rapport officiel qui vous donnerait tous les renseignements beaucoup mieux que moi.

**M. Allmand:** Je comprends. Dans votre rapport vous parlez des études faites en 1971 sur les routes aériennes au Canada. On dit:

Des prévisions de transport aérien à court terme entre les villes canadiennes sont à l'étude et le projet devrait être terminé au début de 1972. La mise au point de modèles ayant pour but l'analyse du réseau aérien fait présentement l'objet d'une étude qui doit être terminée au printemps de 1972.

J'aimerais savoir si ces études sont terminées et si elles comportent des recommandations sur l'utilisation de l'appareil STOL ainsi que sur de nouveaux types de services aériens entre Montréal et Toronto, Montréal et Ottawa, Montréal et les Maritimes.

**M. Pickersgill:** Ces études ne sont pas encore terminées et je ne crois pas qu'il soit possible de vous donner des détails à ce sujet. Toutefois, certaines études relatives à un projet d'avion STOL, le ministre des Transports et le Parlement vous l'ont d'ailleurs déjà dit, sont faites directement par le ministère des Transports, en plus des études que nous faisons.

**M. Allmand:** Y a-t-il des études ou des demandes faites à la Commission relativement à de nouvelles dispositions concernant les vols nolisés à l'intérieur du Canada ou à des tarifs spéciaux pour permettre aux Canadiens de visiter le reste du pays plus facilement? On dit souvent que les Canadiens peuvent visiter l'Angleterre et la France plus facilement que l'Ouest de leur propre pays. Est-ce que la Commission essaie de trouver une solution à ce problème?

**M. Pickersgill:** Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de vols nolisés du genre de ceux qui permettent de traverser l'Atlantique. Je crois que les deux principales compagnies, Air Canada et CPR, ont des tarifs spéciaux pour les groupes qui voyagent à travers le Canada, qui vont à un endroit précis, mais je ne crois pas qu'il y ait d'autres compagnies qu'elles qui aient tenté d'organiser des vols nolisés à l'intérieur du pays. Jusqu'à présent, il semble qu'il n'y ait peut-être pas eu beaucoup de demandes. A mon avis, il y aurait une plus forte demande de voyages de groupe sur les lignes régulières sauf dans des circonstances très spéciales et bien entendu, il existe des quantités d'avions nolisés à cet effet. On nolisé un avion pour une partie de football ou une partie de hockey, c'est courant. Il est probablement assez difficile de rassembler suffisamment de touristes désirant voyager au Canada pour remplir un avion. Les services réguliers offrent des prix de groupe, à une sorte



[Text]

However, group fares on the scheduled services at a sort of wholesale rate might be much more apt to attract a substantial amount of traffic. I could probably get you some indication of how much traffic some of these have produced if you would be interested.

**Mr. Allmand:** I am interested. I was just wondering whether the Commission in its research studies was looking into means of enabling Canadians to travel cheaper from one part of Canada to the other.

**Mr. Pickersgill:** We always like to see people travel as cheaply as possible.

**Mr. Allmand:** It seems that the rates are not very cheap. What is the status of the air service between Canada and China, especially since we now have relations with China?

• 1645

**Mr. Pickersgill:** Well, there is not any air service between Canada and China.

**Mr. Allmand:** No, but I am talking about the agreement leading to that.

**Mr. Pickersgill:** Well, I think perhaps that question ought to be asked of the Minister of Transport or the Secretary of State for External Affairs.

**Mr. Allmand:** I see.

**Mr. Pickersgill:** It is above the area of my competence.

**Mr. Allmand:** In the report, Mr. Pickersgill, there is a statement on page 24, with respect to a 1971 research study on commuter rail services. Has that report been completed?

**Mr. Pickersgill:** It is not completed yet.

**Mr. Allmand:** It is not completed yet?

**Mr. Pickersgill:** Yes. The railways asked us to make a study of the commuter services prescribed for in the National Transportation Act and that is under way. It is advanced pretty substantially but it has not been completed yet. It should not be confused with another study, which we are participating in rather actively, which was inaugurated by the Minister of Transport, of the possibilities of commuter services in Metropolitan Toronto. That is a study not of existing services, but of what might be possible. The study of existing commuter services is concentrating primarily on Montreal and it has progressed a good distance but is not yet ready.

**Mr. Allmand:** I wanted to ask you about another study referred to in your report, the one with respect to Labrador. You state that you were making a review of air, rail, road and water services to and within Labrador. I ask because this Committee made a report on Labrador about three or four years ago.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Allmand:** What is the status of your study?

**Mr. Pickersgill:** Well, it is advanced pretty far and also the Minister of Transport set up a small commission, or whatever its title is I am not quite sure, on the transport between Newfoundland and Labrador, similar to the one that he set up earlier for the south coast of Newfoundland and the people who are doing this study for us are co-operating very closely with that commission.

[Interpretation]

de tarif de gros qui serait susceptible d'attirer beaucoup plus de passagers. Je pourrais probablement vous donner une idée du trafic ainsi obtenu si cela vous intéresse.

**M. Allmand:** Cela m'intéresse. Je me demandais si la Commission, dans ses études, cherchait un moyen de permettre aux Canadiens de voyager à bon marché d'un point du Canada à l'autre.

**M. Pickersgill:** Nous aimons toujours voir les gens voyager à bon compte.

**M. Allmand:** Les tarifs ne semblent pas être très bas. Qu'en est-il du service aérien entre le Canada et la Chine puisque nous avons maintenant des relations avec la Chine?

**M. Pickersgill:** Il n'existe pas de service aérien entre le Canada et la Chine.

**M. Allmand:** Non, mais je parle d'un accord qui pourrait être conclu à cette fin.

**M. Pickersgill:** Il faudrait peut-être poser la question au ministre des Transports ou au secrétaire d'État aux affaires extérieures.

**M. Allmand:** Je vois.

**M. Pickersgill:** Ce domaine dépasse ma compétence.

**M. Allmand:** Monsieur Pickersgill, on mentionne dans le rapport à la page 24 qu'on a fait des recherches en 1971 sur les services de train-navette. A-t-on terminé ce rapport?

**M. Pickersgill:** Pas encore.

**M. Allmand:** Pas encore?

**M. Pickersgill:** Les chemins de fer nous ont demandé de faire une étude sur les services de train-navette prévus dans la loi nationale sur les transports et bien que l'étude soit assez avancée, elle n'est pas encore terminée. Il ne faudrait pas la confondre avec une autre étude à laquelle nous participons assez activement. Elle a été commencée par le ministre des Transports et porte sur les possibilités de services de train-navettes dans la région métropolitaine de Toronto. Il ne s'agit pas d'une étude sur les services existants mais sur ce qui serait possible. L'étude sur les services existants de train-navettes porte surtout sur Montréal et bien qu'elle soit assez avancée, elle n'est pas encore prête.

**M. Allmand:** Je voudrais vous poser une question sur une autre étude à laquelle vous faites allusion dans votre rapport, celle qui a trait au Labrador. Vous dites que vous faites une étude des services assurés par voie aérienne, voie ferrée, voie routière et voie navigable au Labrador. Je pose cette question parce que le comité a présenté un rapport sur le Labrador il y a environ trois ou quatre ans.

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Allmand:** Où en est cette étude?

**M. Pickersgill:** Elle est assez avancée et le ministre des Transports a créé une petite commission, je ne suis pas certain de son nom, sur les transports entre Terre-Neuve et le Labrador semblable à celle que l'on avait créée auparavant pour la côte sud de Terre-Neuve. Ceux qui font cette étude pour notre compte collaborent très étroitement avec ce comité.

[Texte]

**Mr. Allmand:** This will be my final question, Mr. Chairman. At page 27-66 of the estimates, under Grants, you allocate \$310,000 for grants to universities, I presume for special transport studies. Could you supply the Committee with a list of those grants and their nature and what universities get them and so on?

**Mr. Pickersgill:** I think we may have that right here. Yes, here is the list. In 1970-71, the Canadian Institute of Traffic and Transportation was given a grant of \$5,000. The university grants to all universities, and, I will give you them broken down in a minute, was \$358,125; and fellowships to individuals were \$118,630. Now, the grants to the universities are to assist in teaching and research in transportation and they are given to: a joint centre operated by the University of Toronto and York University, \$140,000; the University of British Columbia, \$70,000; Queen's University, that is for the special institute jointly operated by the two Canadian railways and funded, in part, by us, and it is established at Queen's University, \$50,000; the University of Waterloo, \$18,125; the University of Manitoba, \$30,000; the University of Montreal, \$30,000; and the University of Toronto Institute of Aeronautical Studies, \$20,000.

**Mr. Forrestall:** Nothing for the Maritimes?

**The Vice-Chairman:** Mr. Rock.

• 1650

**Mr. Rock:** I say to you now that as a Conservative member I still hold high regard for you. I have had a lot of participation with you in the past in dealing with level crossings and things like that, and I have always had good co-operation with you. And dealing on this side of the House right now, Mr. Pickersgill, I still hold the same regard for you and I believe that you also hold the same regard for me.

**Some hon. Members:** Oh, oh.

**An hon. Member:** What about double crossings?

**Mr. Rock:** Let me say, first of all, the Sources road crossing in Dorval-Pointe Claire is completed and there was a request about the construction quite a while back at the time of the Lesage government, and things were held back at that time because of the world fair, Expo. After that the Union Nationale government took power and they were holding back on construction of that overpass at Sources until you decided to up the grants, the grade crossing fund.

**Mr. Pickersgill:** I think Mr. Hellyer put an item in the estimates for that.

**Mr. Rock:** Yes, but it was the time before that when you were still Minister of Transport at the time, before you got your high position that you hold today, that I asked you to look into that very carefully, and you did say at that time that you were going to study that very carefully and consider it.

**Mr. Pickersgill:** I am ready to take any credit . . .

**Mr. Rock:** I do have to give you that credit because after that when you became the chairman as you are today, you did request this and this was granted. And this is the reason why the Sources road was built because of that extra grant which it was deserving at the time. What I would like to know from you is, what is now the total amount that was received from the grade crossing fund, because last year when I asked that question it was not

[Interprétation]

**M. Allmand:** Monsieur le président, je pose ma dernière question. A la page 27-66 du budget, sous la rubrique des subventions, vous attribuez 310,000 dollars aux universités. Je présume qu'il s'agit d'études sur les transports spéciaux. Pourriez-vous donner au comité une liste de ces subventions et leur nature et nous dire à quels universités on les verse et ainsi de suite?

**M. Pickersgill:** Je crois que nous avons cette liste ici. Oui, en effet, en 1970-1971, on a accordé une subvention de 5,000 dollars à l'Institut canadien de la circulation et des transports. Globalement les subventions accordées aux universités s'élevaient à 358,125 dollars. Je vous donne l'état détaillé dans un instant. Les bourses à des particuliers se sont élevées à 118,630 dollars. On accorde des subventions aux universités à des fins d'enseignement et de recherches dans le domaine des transports. Les subventions accordées se répartissent de la façon suivante: 140,000 à un centre mixte dirigé par l'Université de Toronto et York; 70,000 dollars à l'Université de la Colombie-Britannique; 50,000 dollars à l'Université Queen pour l'Institut spécial dirigé conjointement par les deux chemins de fer canadiens et financés en parti par nous; 18,125 dollars à l'Université Waterloo, et 30,000 dollars à l'Université du Manitoba; 30,000 dollars à l'Université de Montréal et 20,000 dollars à l'Institut des études aéronautiques de l'Université de Toronto.

**M. Forrestall:** Rien pour les Maritimes?

**Le vice-président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Même si je suis Conservateur, j'ai beaucoup d'admiration pour vous. J'ai souvent communiqué avec vous par le passé au sujet de passages à niveau et choses du genre et vous avez toujours collaboré. Même si je suis de ce côté-ci de la Chambre, j'ai toujours la même admiration pour vous et j'imagine que c'est réciproque.

**Des voix:** Oh, oh.

**Une voix:** Que dire des duperies?

**M. Rock:** Permettez-moi tout d'abord de dire que le passage des Sources à Dorval-Pointe-Claire est terminé; on en avait fait la demande il y a assez longtemps, sous le gouvernement Lesage, mais on a dû remettre à plus tard à cause de l'exposition mondiale, l'Expo. Quand l'Union nationale est entré au pouvoir, on a remis la construction à plus tard, jusqu'à ce que vous décidiez d'offrir une subvention.

**M. Pickersgill:** Je crois que M. Hellyer a inscrit un crédit au budget à ce sujet.

**M. Rock:** Vous étiez encore ministre des Transports à l'époque; c'était avant que vous n'obteniez le poste élevé que vous détenez aujourd'hui que je vous avais demandé d'étudier la chose très attentivement; vous m'aviez dit que vous le feriez.

**M. Pickersgill:** Je suis prêt à accepter . . .

**M. Rock:** Je vous accorde tout crédit parce que, quand vous êtes devenu président, vous avez fait la demande qui a été accordée. Le passage des Sources a donc été construit à cause de cette subvention additionnelle dont nous avions besoin à l'époque. J'aimerais savoir qu'elle est la somme totale reçue du Fonds sur les passages à niveau parce que, l'an dernier, quand j'ai demandé cette question, l'étude n'était pas terminée et votre bureau ne pouvait



[Text]

completed yet, and your office was not able to obtain the proper figures. But I think now that it is completed, I would like to know from you by writing what direct...

**Mr. Pickersgill:** We will make a note of that. If the total is in or if it is not, we will give you what we know up to now.

**Mr. Rock:** I would like also to know what would have been the grants if we would have gone under the other routine where the limit was \$800,000.

**Mr. Pickersgill:** \$500,000.

**Mr. Rock:** Yes, \$500,000. It seems that in the constituency I represent now, all level crossings are eliminated.

**Mr. Pickersgill:** You mean you have not got a level crossing left?

**Mr. Rock:** No. I used to represent, Mr. Pickersgill, the whole west island before that, and there were Pierrefonds and Dollard des Ormeaux and Roxboro. There is a CNR line going through there, and at the time I was communicating with the municipalities there to make the request also. There used to be a request at that time for one of the level crossings and since that time I did not represent the area and I do not think it was followed up. Did the people in charge of the grade crossing fund have any request from the municipalities of Pierrefonds or Roxborough to eliminate their crossings on the CNR line over there?

**Mr. Pickersgill:** That is a question I will have to take under advisement.

**Mr. Rock:** I would also like to know whether the city of Montreal West, where they also have level crossings—whether they have requested the elimination of their level crossings, or whether they did it through the Montreal Urban Commission, whether they requested the elimination of them. I would also like to know about the whole island of Montreal, because I see you have another \$20 million allocated towards the fund. I would like to know whether the MUC or the City of Montreal or any of the municipalities on the island of Montreal have any requests for eliminating level crossings?

**An hon. Member:** I will have to see if that applies to grades in my constituency.

• 1655

**Mr. Allmand:** It is all right; it is a very good question.

**Mr. Rock:** Mr. Pickersgill, could you tell me at what speeds trains travel in areas where there are active, if I can use that word, farm crossings during a snow storm?

**Mr. Pickersgill:** The answer is simply that I do not know.

**Mr. Rock:** I am very serious about this matter. I should have added something else. My concern is that there was a death, through accident in the Lancaster area, of a young boy 20 years old by the name of Uli Rumki who was just leaving from one of his farms, crossing over to his home, and got killed during a very heavy blizzard. I would like to know what speed that train should have travelled during the time when you could not see even three feet in front of you.

I think this is important because you people are supposed to police this. Here is a young boy who just finished agriculture college, had his future in front of him, and was crossing during that day, possibly not even hearing any trains, not seeing two or three feet in front of him, and the

[Interpretation]

obtenir les chiffres adéquats. Maintenant que l'étude est terminée, j'aimerais que vous me fassiez savoir par écrit...

**M. Pickersgill:** J'en prends note. Que nous connaissions le total ou non, nous vous ferons part des données que nous aurons recueillies.

**M. Rock:** J'aimerais aussi savoir quelle aurait été la subvention en vertu de l'autre programme dont la limite était \$800,000 dollars.

**M. Pickersgill:** \$500,000.

**M. Rock:** Oui, \$500,000. Dans la circonscription que je représente, on semble avoir éliminé tous les passages à niveau.

**M. Pickersgill:** Voulez-vous dire qu'il ne reste pas un seul passage à niveau?

**M. Rock:** Non. Auparavant, je représentais tout l'ouest de l'île; il y avait Pierrefonds, Dollard des Ormeaux et Roxboro. Il y a une ligne du CN qui passe par là et, à l'époque, j'étais en rapport avec les municipalités pour qu'elles fassent aussi la demande. On avait alors fait la demande pour un passage à niveau, mais depuis que je ne représente plus la région, je crois qu'on a laissé tomber la question. Est-ce que les gens chargés du Fonds pour les passages à niveau ont reçu des demandes des municipalités de Pierrefonds ou de Roxboro afin qu'on élimine les passages à niveau de la ligne du CN?

**M. Pickersgill:** Je devrai demander conseil avant de répondre.

**M. Rock:** J'aimerais aussi savoir si la ville de Montréal-Ouest a demandé qu'on élimine les passages à niveau ou si on s'est adressé à la Commission de l'urbanisme de Montréal. J'aimerais savoir ce qui se passe dans toute l'île de Montréal parce que je me rends compte qu'on a alloué \$20,000,000 au Fonds. J'aimerais aussi savoir si la CUM, la ville de Montréal ou toute autre municipalité de l'île de Montréal ont demandé qu'on élimine les passages à niveau?

**Une voix:** Je devrai voir si la situation s'applique dans ma circonscription.

**M. Allmand:** C'est très bien, c'est une excellente question.

**M. Rock:** Monsieur Pickersgill, pourriez-vous me dire à quelle vitesse voyagent les trains durant une tempête de neige aux endroits où existent des passages à niveau utilisés par des cultivateurs?

**M. Pickersgill:** Je ne sais pas.

**M. Rock:** Pour moi c'est très sérieux, j'aurais dû ajouter quelque chose d'autre. Mon inquiétude est due au fait qu'il y a eu un accident mortel dans la région de Lancaster, un jeune homme de vingt ans, Uli Rumki, qui venait de quitter une de ses fermes pour se rendre à son domicile a été tué durant une forte tempête de neige. J'aimerais savoir à quelle vitesse le train aurait dû voyager à ce moment-là lorsque l'on ne pouvait pas voir devant soi, même à une distance de trois pieds.

Je pense que c'est important parce que votre organisme est supposé contrôler cela. Voilà un jeune homme qui venait de terminer ses études au Collège d'agriculture, il avait un bel avenir; il traverse le passage à niveau ce jour-là; il n'entend probablement pas venir le train; la

*[Texte]*

train possibly doing 60 or 70 miles an hour in that district although—I do not know what speed it was going.

**An hon. Member:** In a blizzard?

**Mr. Rock:** In a blizzard. I would like to know at what speed they are supposed to travel.

**Mr. Pickersgill:** I am sure we can find out the answer to that question, but you would not expect me to know it right off.

**Mr. Rock:** No, Mr. Pickersgill.

**Mr. Arbique:** Mr. Rock, when was the accident?

**Mr. Rock:** I believe about a month ago.

**Mr. Arbique:** Where was it?

**Mr. Rock:** At Lancaster, Ontario.

I would also like to know when the hearing on that will be held. I think after an accident there usually is a hearing.

**Mr. Pickersgill:** Not always. There is always an investigation but not always a hearing. There may be in this case, but I do not know. I presume, if he was killed, there might well have been an inquest. Anyway, we will find out what we can.

**Mr. Rock:** If you find, Mr. Pickersgill, that there is no speed limit during blizzards would your department look into this and make certain regulations in that respect? If trains are still allowed to travel during blizzards at the regular speed over active crossings, there is surely something radically wrong. Not only that but in a blizzard like this some of the electronic equipment at protected crossings could go wrong. Even a pile of snow on some of these gates could cause them not to function properly and this could cause accidents, too.

**Mr. Skoberg:** Do you want them to stop at each crossing?

**Mr. Rock:** No, this is not the point. The point is whether they should be travelling, in the first place. During a blizzard they stop all traffic on highways, they tell the people not to travel, to stay home, that it is dangerous. What is wrong with the same advice for the trains at such times?

**Mr. Skoberg:** It is not relevant.

**Mr. Rock:** This is all for now, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you. Mr. Thomas is next.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, could I interrupt Mr. Thomas for a moment? I understood we were going to adjourn at 5 p.m. I have another meeting to attend across the hall. Would there be any agreement to disposing the vote and continuing with the discussion?

**Mr. Thomas (Moncton):** This is what I was going to ask, Mr. Chairman. How long are we sitting—because there are a lot of questions to be asked and many more names on that list. Is it the intention to have Mr. Pickersgill back after the Easter recess?

*[Interprétation]*

visibilité est réduite à deux ou trois pieds; le train roule probablement à soixante ou soixante-dix milles à l'heure à cet endroit. Remarquez que je ne sais pas exactement à quelle vitesse le train avançait.

**Une voix:** Dans une tempête de neige?

**M. Rock:** Dans une tempête de neige. J'aimerais savoir à quelle vitesse ils sont supposés rouler.

**M. Pickersgill:** Je suis sûr que nous pouvons obtenir la réponse à cette question, mais vous ne pouvez pas vous attendre à l'obtenir tout de suite.

**M. Rock:** Non, monsieur Pickersgill.

**M. Arbique:** Monsieur Rock, quand l'accident a-t-il eu lieu?

**M. Rock:** Il y a environ un mois.

**M. Arbique:** Où était-ce?

**M. Rock:** A Lancaster, en Ontario.

J'aimerais également savoir quand se tiendra l'audience s'y rapportant. Je crois qu'après un accident il y a habituellement une audience.

**M. Pickersgill:** Pas toujours. Il y a toujours une enquête, mais pas toujours une audience. Il est possible qu'il y en ait une dans ce cas, mais je ne le sais pas. Je pense que s'il a été tué il est possible qu'il y ait eu une enquête. De toutes façons, nous essaierons d'obtenir des renseignements à ce sujet.

**M. Rock:** Si vous découvrez qu'il n'y a pas de limite de vitesse durant les tempêtes de neige, votre ministère étudiera-t-il la question et élaborera-t-il certains règlements à cet égard? Si, durant les tempêtes de neige, on permet aux trains de rouler à leur vitesse normale aux passages à niveau qu'utilisent beaucoup de gens, il est certain qu'il y a une lacune. En plus de cela, durant une tempête de neige, le dispositif électronique d'un passage à niveau protégé peut mal fonctionner. Même de la neige amoncelée sur ces barrières pourrait les empêcher de fonctionner correctement et cela pourrait provoquer des accidents également.

**M. Skoberg:** Voulez-vous qu'ils s'arrêtent à chaque passage à niveau?

**M. Rock:** Non, ce n'est pas la question. Il s'agit de savoir si tout d'abord ils devraient voyager; durant une tempête de neige on suspend toute circulation sur les routes, on avertit les gens de ne pas se déplacer, de rester chez eux parce qu'il y a du danger. Pourquoi les trains ne recevraient-ils pas les mêmes avertissements à ce moment-là?

**M. Skoberg:** Ce n'est pas pertinent.

**M. Rock:** C'est tout pour l'instant, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci. C'est le tour de M. Thomas.

**M. Pringle:** Monsieur le président, puis-je interrompre M. Thomas un instant? Il me semble que nous allions suspendre nos travaux à 17 h 00. Je dois me rendre à une autre réunion de l'autre côté du corridor. Les membres du Comité seraient-ils d'accord de passer au vote et de poursuivre la discussion?

**M. Thomas (Moncton):** C'est ce que j'allais demander, monsieur le président. Combien de temps siégerons-nous, parce qu'il y a beaucoup de questions à poser et beaucoup d'autres noms sur votre liste. M. Pickersgill doit-il revenir après le congé de Pâques?



[Text]

**The Vice-Chairman:** We are in the hands of the Committee but the usual hour is 5.30 p.m.

**Some hon. Members:** Five o'clock.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, there are one or two specific answers I would like to get today and then, if Mr. Pickersgill is coming back after the recess, I could leave my other questions for then and give other members an opportunity. Are we breaking off at 5 o'clock?

• 1700

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, on a point of order. Because of the number of questioners yet, it seems to me that we can go on for quite some time. Would it not be satisfactory to suggest that the Committee agree that Mr. Pickersgill could appear before the Committee immediately following the recess?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Pickersgill:** I do not mind going on for a while this afternoon at all.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I do not think we will get finished today.

**The Vice-Chairman:** We can ask Mr. Pickersgill to come back another day.

**Mr. Pickersgill:** I am completely in the hands of the Committee. I enjoy it.

**Mr. Forget:** . . . right away and then the members could be allowed to ask questions to Mr. Pickersgill.

**The Vice-Chairman:** That is not proper procedure.

**Mr. Horner:** No, no. That is wrong. The principle is wrong.

**The Vice-Chairman:** We are in the hands of the Committee. Do you want to quit at 5 o'clock or 5.30?

**Mr. Pickersgill:** I would be happy to go on until 5.30.

**The Vice-Chairman:** Mr. Thomas, we will let you finish and then we will adjourn. Mr. Pickersgill will be back.

**Mr. Thomas (Moncton):** I will try to keep them very brief and they are very specific questions, Mr. Chairman, on which I would like to get answers from Mr. Pickersgill or his officials. If they cannot supply them today maybe he can have them for me when he comes back after recess. They are in connection with the Atlantic Region Freight Assistance Act specifically as it applies the extension of those subsidies to truckers.

**Mr. Pickersgill:** Are you referring to the subsidies to truckers for out-going traffic or intratrafic?

**Mr. Thomas (Moncton):** Both, intra and out-going. As I understand the regulations, the trucker, to qualify, files a claim and he must have approval either of a federal regulatory body or a provincial licensing body.

[Interpretation]

**Le vice-président:** C'est au Comité de décider, mais l'heure habituelle est 17 h. 30.

**Des voix:** Dix-sept heures.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, il y a une ou deux réponses très précises que j'aimerais obtenir aujourd'hui, puis si M. Pickersgill revient après le congé de Pâques je pourrais poser mes autres questions à ce moment-là, pour permettre aux autres députés de l'interroger. Levons-nous la séance à 17 h. 00?

**M. Pringle:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Parce que le nombre d'interrogateurs est encore élevé, il me semble que nous allons continuer pendant un certain temps. Ne serait-il pas satisfaisant de proposer que le Comité s'entende pour que M. Pickersgill revienne nous voir immédiatement après les vacances?

**Des voix:** D'accord.

**M. Pickersgill:** Je n'ai aucune objection à revenir cet après-midi pendant un certain temps.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, je ne crois pas que nous pourrions finir aujourd'hui.

**Le vice-président:** Nous pouvons demander à M. Pickersgill de revenir un autre jour.

**M. Pickersgill:** Je m'en remets entièrement au Comité. J'aime cela.

**M. Forget:** . . . immédiatement et alors on pourrait permettre aux membres de poser des questions à M. Pickersgill.

**Le vice-président:** Ce n'est pas la procédure régulière.

**M. Horner:** Non, non. C'est faux. Le principe est faux.

**Le vice-président:** Nous nous en remettons au Comité. Voulez-vous ajourner à 5 h ou à 5 h 30?

**M. Pickersgill:** Je me ferai un plaisir de continuer jusqu'à 5 h 30.

**Le vice-président:** Monsieur Thomas, nous allons vous laisser finir et après nous ajournerons. Monsieur Pickersgill reviendra.

**M. Thomas (Moncton):** J'essayerai de poser mes questions brièvement et elles sont très précises, monsieur le président. J'aimerais obtenir à ce sujet des réponses de M. Pickersgill ou de ses fonctionnaires. S'il ne peut me les fournir aujourd'hui, peut-être pourra-t-il le faire lorsqu'il reviendra après les vacances. Elles se rapportent à la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Plus particulièrement en ce qu'elle s'applique à l'extension de ces subventions aux camionneurs.

**M. Pickersgill:** Parlez-vous des subventions aux camionneurs en ce qui concerne le trafic extérieur ou le trafic intérieur?

**M. Thomas (Moncton):** Les deux, trafic extérieur et intérieur. Si je comprends bien la réglementation, le camionneur, pour avoir droit à ces subventions, dépose une demande et il doit avoir l'approbation soit d'un organisme fédéral régulateur soit d'un organisme provincial accordant des permis.

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** There is no federal regulatory body so he must be licensed by the provincial body.

**Mr. Thomas (Moncton):** Would this be the motor carrier board in each province?

**Mr. Pickersgill:** Yes, and it might be in more than one province.

**Mr. Thomas (Moncton):** Right. Could it be another regulatory body in the province? I am thinking, for example, of a dairy commission licensing truckers or would they have to go through the motor carrier board?

**Mr. Pickersgill:** Answering off the top of my head, I would say it would have to be the motor vehicle body but I would want to check to be absolutely sure.

**Mr. Thomas (Moncton):** After the first steps are taken the applications go to the CTC for approval or rejection.

**Mr. Pickersgill:** That is right.

**Mr. Thomas (Moncton):** I believe I have been informed that the CTC makes a report. There has been a report issued of the number of applications, the number of applications granted and the breakdown of assistance granted. Is this correct?

**Mr. Pickersgill:** I think there is something in our annual report, is there not?

**Mr. Thomas (Moncton):** That is very general.

**Mr. Pickersgill:** It is very general.

**Mr. Thomas (Moncton):** If there is a report, which I understand the CTC prepares regularly, I would like to have a report of applications received, certificates issued, claims filed, claims passed for payment and so on. Is it correct that such a report is in existence?

**Mr. Pickersgill:** The information is certainly available.

**Mr. Thomas (Moncton):** I am not asking that, sir.

**Mr. Pickersgill:** I quite understand what you mean. A report is usually from somebody to somebody.

**Mr. Thomas (Moncton):** This is it. I would assume that the CTC makes some sort of a compilation of the . . .

**Mr. Pickersgill:** A compilation. Yes, there is no doubt about that.

**Mr. Thomas (Moncton):** What happens to that? Does that report go to anyone?

**Mr. Pickersgill:** I do not think we report to anybody except to Parliament, and we report in the way that is reported in this report.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes, but what I am asking then is if such a report has been drawn up. I am sure it must have been.

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Il n'existe aucun organisme fédéral régulateur; il doit donc avoir un permis d'un organisme provincial.

**M. Thomas (Moncton):** Est-ce que ce serait la Commission des transporteurs routiers de chaque province?

**M. Pickersgill:** Oui, elle pourrait avoir à faire à plus d'une province.

**M. Thomas (Moncton):** C'est exact. Pourrait-il y avoir un autre organisme régulateur dans la province? Je pense, par exemple, à la Commission laitière qui accorde des permis aux camionneurs ou est-ce qu'ils devraient passer aussi par la Commission des transporteurs?

**M. Pickersgill:** Vous répondant de but en blanc, je dirai que ce devrait être l'organisme chargé des véhicules automobiles, mais j'aimerais vérifier pour être plus sûr.

**M. Thomas (Moncton):** Une fois les premières démarches faites, les demandes vont à la CCT pour y être approuvées ou rejetées.

**M. Pickersgill:** C'est exact.

**M. Thomas (Moncton):** Je crois qu'on m'a dit que la CCT fait un rapport. On a publié un rapport sur le nombre de demandes, le nombre de celles qui ont été satisfaites et le détail de l'aide accordée. Est-ce que cela est exact?

**M. Pickersgill:** Je crois qu'il y a quelque chose dans notre rapport annuel, n'est-ce pas?

**M. Thomas (Moncton):** C'est très général.

**M. Pickersgill:** C'est très général.

**M. Thomas (Moncton):** Si, comme je le crois, la CCT prépare régulièrement un rapport, j'aimerais avoir celui des demandes reçues, des permis accordés, des réclamations déposées, les montants dont le paiement a été approuvé et ainsi de suite. Est-ce exact qu'un tel rapport existe?

**M. Pickersgill:** Ces renseignements existent certainement.

**M. Thomas (Moncton):** Je ne vous demande pas cela, monsieur.

**M. Pickersgill:** Je comprends très bien ce que vous voulez dire. Un rapport est habituellement présenté par quelqu'un à quelqu'un d'autre.

**M. Thomas (Moncton):** C'est cela. Je suppose que la CCT fait une sorte de compilation de . . .

**M. Pickersgill:** Une compilation. Oui, il n'y a aucun doute à ce sujet.

**M. Thomas (Moncton):** Qu'en advient-il? Est-ce que ce rapport va à quelqu'un?

**M. Pickersgill:** Je ne crois pas que nous fassions rapport à quiconque sauf au Parlement, et nous procédons de la façon que vous voyez dans le présent rapport.

**M. Thomas (Moncton):** Oui, mais ce que je demande alors, c'est si un tel rapport a été rédigé. Je suis sûr qu'il a dû l'être.



[Text]

**Mr. Pickersgill:** Do you mean a compilation?

**Mr. Thomas (Moncton):** That is right.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** I would like to have and I think the members of this Committee or Parliament is entitled to such a report showing a breakdown of . . .

**Mr. Pickersgill:** Do you want the names of the carriers?

**Mr. Thomas (Moncton):** Right. A complete report.

**Mr. Pickersgill:** And the amount each one got?

**Mr. Thomas (Moncton):** I would like to have a report showing the applications received, the certificates issued, the claims that have been filed by those carriers and the amounts that have been passed for payment under this act.

**Mr. Pickersgill:** And the ones that have been turned down, if any are?

**Mr. Thomas (Moncton):** Right.

**Mr. Pickersgill:** You want the whole works.

**Mr. Thomas (Moncton):** I want the whole works. Could we have that . . .

• 1705

**Mr. Pickersgill:** I will have the matter looked into and I will report back when I come back the next time. I hope to have the information for you.

**Mr. Thomas (Moncton):** That is not quite good enough, Mr. Pickersgill. I think this Committee is entitled to such a report.

**Mr. Pickersgill:** If you are entitled to it there is no question; you will get it.

**Mr. Thomas (Moncton):** Also, I would like to have included in that report a breakdown of subsidies granted to carriers for trucking goods out of the region. In other words, I want both the . . .

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes. You want it for the whole Atlantic region, the whole select areas.

**Mr. Thomas (Moncton):** The select territory. Is the regulation providing assistance to carriers of household goods still in effect? Are they still getting assistance?

**Mr. Pickersgill:** I think so, yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** I think you know, Mr. Pickersgill.

**Mr. Pickersgill:** I think it is in the law.

**Mr. Thomas (Moncton):** But there has been no change?

**Mr. Pickersgill:** You are a member of Parliament. You have not changed it?

**Mr. Thomas (Moncton):** Wait now, Mr. Pickersgill. This is the thing we have protested. This is done by regulation. It does not go through Parliament.

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Voulez-vous dire une compilation?

**M. Thomas (Moncton):** C'est cela.

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** J'aimerais avoir et je crois que les membres du Comité ou les députés ont droit à recevoir un rapport indiquant la répartition de . . .

**M. Pickersgill:** Voulez-vous avoir les noms des transporteurs?

**M. Thomas (Moncton):** Oui. Un rapport complet.

**M. Pickersgill:** Et le montant que chacun a reçu?

**M. Thomas (Moncton):** J'aimerais avoir un rapport indiquant les demandes reçues, les permis accordés, les demandes qui ont été déposées par ces transporteurs et les montants dont le paiement a été approuvé en vertu de cette loi.

**M. Pickersgill:** Et ceux qui ont été refusés, s'il y en a?

**M. Thomas (Moncton):** Oui.

**M. Pickersgill:** Vous voulez avoir toute l'affaire.

**M. Thomas (Moncton):** Je veux tout avoir. Est-ce possible . . .

**M. Pickersgill:** Je ferai étudier cette affaire et je vous en donnerai des nouvelles à mon retour la prochaine fois. J'espère obtenir d'ici là les renseignements que vous désirez.

**M. Thomas (Moncton):** Ce n'est pas suffisant, monsieur Pickersgill. Je crois que le Comité a droit à un rapport de ce genre.

**M. Pickersgill:** Si vous y avez droit, vous l'aurez, sans l'ombre d'un doute.

**M. Thomas (Moncton):** En outre, je voudrais qu'on me donne dans ce rapport le détail des subventions accordées aux transporteurs pour le transport des denrées hors de la région. En d'autres termes, je veux à la fois les . . .

**M. Pickersgill:** Oui. Vous voulez ces renseignements pour toute la région de l'Atlantique, pour toutes les régions choisies.

**M. Thomas (Moncton):** Oui. Pour le territoire qui a été choisi. Le règlement qui prévoit de l'aide aux transporteurs d'articles de ménage est-il encore en vigueur? Reçoivent-ils encore de l'aide?

**M. Pickersgill:** Je crois que oui.

**M. Thomas (Moncton):** Je pense que vous le savez, monsieur Pickersgill.

**M. Pickersgill:** Je crois que c'est dans la loi.

**M. Thomas (Moncton):** Mais il n'y a pas eu de modification?

**M. Pickersgill:** Vous êtes député. L'avez-vous changé?

**M. Thomas (Moncton):** Un instant, monsieur Pickersgill. Voilà justement ce contre quoi nous nous sommes élevés. Cela se fait par règlement. Non pas par l'intermédiaire du Parlement.

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** You and I should not argue about this because neither of us is a lawyer; at least I am not . . .

**Mr. Thomas (Moncton):** No, no.

**Mr. Pickersgill:** I am not sure that the law was not drafted in such a way that they could not be excluded.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Pickersgill, this is not a matter of law. I have argued this out with the Minister and these regulations are gazetted. That is all that is necessary.

**Mr. Pickersgill:** That very well may be, but the regulations are governed of course by the law. No regulation is valid that is not within the law.

**Mr. Thomas (Moncton):** That is right, but the Minister has a broad authority to make regulations.

**Mr. Pickersgill:** Well, I am not the Minister.

**Mr. Thomas (Moncton):** But you have access to the regulations, have you not?

**Mr. Pickersgill:** I will do my best to find the answer to your question.

**Mr. Thomas (Moncton):** Are carriers still being paid a subsidy to move household goods out of the Maritimes to other parts of Canada? If they are, I would like to know how much has been paid those truckers since this regulation went into force.

**Mr. Pickersgill:** Yes. I think that information should be available.

**Mr. Thomas (Moncton):** When you are preparing this report, there is one specific application I would like to have checked on if you or your officials would take note of it. I would like to find out if there has been an application from the Road and Sea Transport Ltd.

**Mr. Pickersgill:** S E A?

**Mr. Thomas (Moncton):** S E A, yes, It might be under R S Transport Ltd., but the full name is Road and Sea Transport Ltd., and I think you will find the head office is probably in Saint John, New Brunswick, or possibly Fredericton, New Brunswick. Has there been an application from this carrier? Has the application been approved? If it has been approved, what amount of subsidy has been paid this carrier? If you can have that information for me at your next appearance, I will now pass.

**Mr. Skoberg:** On a point of order, Mr. Chairman, before we adjourn, I am wondering whether, the next time Mr. Pickersgill is here, he would possibly agree to bring along the Chairman of the Railway Transport Committee so that we could have some questions directed as to the rail safety inquiry in Quebec some months back. This is of the utmost concern to the whole movement of traffic and the safety of employees and the travelling public. Possibly if you would take that into consideration . . .

**Mr. Pickersgill:** I will certainly give consideration to that. If I am not coming back until after Easter, it may be that the first report of the committee will be available by that time. I know it is very nearly ready.

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Nous ne devrions pas en discuter vous et moi, car nous ne sommes avocats ni l'un ni l'autre; du moins je ne crois pas . . .

**M. Thomas (Moncton):** Non, non.

**M. Pickersgill:** Je ne suis pas tellement sûr que la loi n'ait pas été rédigée de façon à ce qu'on ne puisse les exclure.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur Pickersgill, ce n'est pas une question de loi. J'en ai discuté avec le ministre et ce règlement a paru dans la gazette et cela suffit.

**M. Pickersgill:** Il se peut fort bien qu'il en soit ainsi mais le règlement est naturellement subordonné à la loi. Aucun règlement a de valeur s'il ne se situe dans le cadre de la loi.

**M. Thomas (Moncton):** C'est exact, mais le ministre dispose d'une grande latitude pour faire des règlements.

**M. Pickersgill:** Je ne suis pas le ministre.

**M. Thomas (Moncton):** Mais vous avez accès aux règlements, n'est-ce pas?

**M. Pickersgill:** Je ferai de mon mieux pour trouver la réponse à votre question.

**M. Thomas (Moncton):** Les transporteurs touchent-ils encore une subvention pour transporter les articles de ménage depuis les provinces maritimes jusqu'en d'autres points du Canada? Si oui, j'aimerais savoir combien ces camionneurs reçoivent depuis que ce règlement est entré en vigueur.

**M. Pickersgill:** Oui. Je crois qu'on doit pouvoir trouver ce renseignement.

**M. Thomas (Moncton):** Quand vous rédigerez ce rapport, il y a une demande en particulier que j'aimerais que l'on vérifie, si vous ou vos fonctionnaires voulez bien en prendre note. J'aimerais savoir si la société Road and Sea Transport Ltd. a présenté une demande.

**M. Pickersgill:** S E A?

**M. Thomas (Moncton):** S E A, c'est exact. Peut-être trouverez-vous cette société classée sous R S Transport Ltd, mais la raison sociale en entier est Road and Sea Transport Ltd., dont le siège est situé je crois à Saint-Jean ou à Fredericton, au Nouveau-Brunswick. Ce transporteur a-t-il présenté une demande? Celle-ci a-t-elle été approuvée? Si oui, quel est le montant de la subvention qui a été versée à ce transporteur? Si vous pouvez me communiquer cette information la prochaine fois que vous viendrez au Comité, je vais céder la parole à un autre.

**M. Skoberg:** J'en appelle au règlement, monsieur le président, avant que nous levions la séance, et je me demande si, la prochaine fois qu'il viendra à ce comité, M. Pickersgill voudrait bien demander au président du Comité des transports par chemin de fer de l'accompagner, de sorte que nous puissions lui poser certaines questions quant à l'enquête faite au Québec il y a quelques mois sur la sécurité du rail. Cette question est éminemment importante pour tout le mouvement du trafic, ainsi que la sécurité des employés et celle des usagers. Si vous pouviez prendre cette demande en considération . . .

**M. Pickersgill:** Je le ferai sûrement. Si je ne reviens vous voir qu'après Pâques, il se peut que le premier rapport de ce comité soit alors publié. Je sais que la rédaction en est presque terminée.



[Text]

**Mr. Skoberg:** Does it cover all aspects of the committee report, or . . .

**Mr. Pickersgill:** Oh, not all aspects. They are going to make a number of reports. You know how much evidence was taken, and I myself suggested to them some considerable time ago that the public was interested particularly in getting some of these things out and they should not wait until everything had been considered before they made reports. I am hoping that their first report will be out. I know it is very nearly ready.

**Mr. Skoberg:** More than dangerous commodities?

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes.

**The Vice-Chairman:** We hope to have Mr. Pickersgill back at the next meeting, and we will have the Minister and Dr. Camu.

• 1710

**Mr. Forrestall:** On a point of order, would it facilitate Mr. Pickersgill and his officials if I gave them notice of just one question that I want to get into as deeply as the scope of his responsibility will permit him to go, and that has to do with the proposed disassociation from the Canadian National Railways of Air Canada in the formulation of a Crown Corporation to operate Air Canada.

**Mr. Pickersgill:** I can tell you right now I have nothing to do with that.

**Mr. Forrestall:** My questions would have to do with whether any applications have been made to you and if so, where would they possibly . . .

**Mr. Pickersgill:** They would not be made to us. They are beyond our scope.

**Mr. Forrestall:** Beyond your scope.

**Mr. Horner:** When are you going to appear again?

**The Vice-Chairman:** The first meeting after the Easter recess.

**Mr. Pickersgill:** Mr. Chairman, have you any notion when that will be because there are a couple of days that are very difficult for me?

**The Vice-Chairman:** Mr. Lundrigan.

**Mr. Lundrigan:** Mr. Chairman, I have the same point of order as Mr. Skoberg raised. I wonder if Mr. Pickersgill could bring several of his officials because, if you check the record, Karen Magnussen has nothing on Mr. Pickersgill's figure skating ability today. I am sure there was no intention on his part not to answer the questions. As a matter of fact, he could not get down to any more of the details. However, I would like to see him bring along a score of his officials so we can get some specific answers on these questions.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Y traite-t-on tous les aspects du rapport du comité, ou . . .

**M. Pickersgill:** Non, pas tous les aspects. Il y aura un certain nombre de rapports. Vous savez la quantité de témoignages qui ont été recueillis et il y a bien longtemps, j'ai souligné pour ma part que le public tenait surtout à obtenir certains de ces renseignements; on ne devrait donc pas attendre d'avoir étudié toute l'affaire avant de rédiger les rapports. J'espère que le premier rapport paraîtra bientôt. Je sais qu'il est presque terminé.

**M. Skoberg:** Plus que les produits dangereux?

**M. Pickersgill:** Oh! Oui.

**Le vice-président:** Nous espérons que M. Pickersgill, sera des nôtres lors de notre prochaine réunion à laquelle participeront le ministre et M. Camu.

**M. Forrestall:** J'invoque le Règlement. Est-ce que cela conviendrait mieux à M. Pickersgill et ses hauts fonctionnaires si je lui donnais un préavis d'une seule question que je veux qu'il étudie à fond selon l'étendue de sa compétence concernant la dissociation du CN de la société Air Canada dans le cadre de la création d'une société d'État chargée d'administrer Air Canada.

**M. Pickersgill:** Je puis vous dire maintenant que je n'ai rien à voir à ce sujet.

**M. Forrestall:** Mes questions visent à savoir si certaines demandes vous ont été adressées et dans l'affirmative, où auraient-elles été faites . . .

**M. Pickersgill:** Elles ne nous seraient pas parvenues. Elles dépassent notre champ d'action.

**M. Forrestall:** Elles dépassent votre champ d'action.

**M. Horner:** Quand comparaitrez-vous à nouveau?

**Le vice-président:** A la première réunion qui suivra les vacances de Pâques.

**M. Pickersgill:** Monsieur le président, avez-vous une idée de la date, car il me sera difficile de comparaître pendant quelques jours.

**Le vice-président:** Monsieur Lundrigan.

**M. Lundrigan:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement dans le même sens que M. Skoberg. Je me demande si M. Pickersgill pourrait amener plusieurs de ses hauts fonctionnaires parce que si vous vérifiez le compte rendu des délibérations, l'habileté de Karen Magnussen n'est rien à comparer avec celle dont fait preuve aujourd'hui M. Pickersgill. Je suis assuré qu'il avait l'intention de répondre aux questions. De fait, il ne pouvait pas entrer plus dans les détails. Cependant, j'aimerais qu'il amène avec lui un certain nombre de ses hauts fonctionnaires et nous pourrions ainsi obtenir des réponses précises à ces questions.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Mr. Pickersgill, on behalf of the Committee members I thank you very much.

The Committee is now adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

**Le vice-président:** Monsieur Pickersgill, au nom des membres du Comité, je vous remercie.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.





CH1 XC27

-T82

CANADA.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 5

Fascicule no 5

Thursday, April 20, 1972

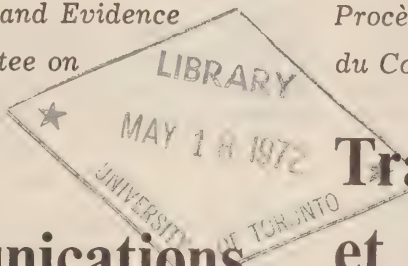
Le jeudi 20 avril 1972

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Président: M. H.-Pit Lessard

Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des



# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1972-73—  
Canadian Transport Commission.

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1972-1973—  
Commission canadienne des transports.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand	Forrestall
Benjamin	Horner
Crossman	Loiselle
Duquet	McCleave
Forget	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

McGrath	Skoberg
McNulty	Thomas ( <i>Maisonneuve- Rosemont</i> )
Portelance	Thomas ( <i>Moncton</i> ) - (19)
Pringle	
Rock	

(Quorum 11)

*Greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On April 20, 1972

Messrs. Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*)  
and Duquet replaced Messrs. Harries  
and Rochon.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le 20 avril 1972

MM. Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*)  
et Duquet remplacent MM. Harries  
et Rochon.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, April 20, 1972  
(9)

## [Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11.15 a.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London-East*) presiding.

*Members present:* Messrs. Allmand, Benjamin, Crossman, Duquet, Forget, Forrestall, Horner, Loiselle, McCleave, McGrath, McNulty, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-East*). (18).

*Also present:* Messrs. Deakon, Howe, Roberts.

*Witnesses: From the Canadian Transport Commission:* Hon. J. W. Pickersgill, president; Mr. D. H. Jones, Chairman, Railway Transport Committee.

The Committee resumed consideration of votes 75 and 80 of the Canadian Transport Commission.

The members continued their questioning of the witnesses, and a point of order having been raised by Mr. McGrath to the effect that the witness had refused to answer questions; Mr. McGrath proposed to move,

—That vote 75 of the estimates of the Canadian Transport Commission now before the Committee be reduced to \$1.00.

Thereupon the Vice-Chairman ruled that Mr. McGrath's motion was out of order on the grounds that Beauchesne's Fourth Edition, citation 311 outlines the procedure to be followed when a witness refuses to answer questions and therefore his motion to reduce the estimates was out of order at the time.

And the questioning continuing.

The Committee adjourned at 12.45 p.m. to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 20 avril 1972  
(9)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 15, sous la présidence de M. Turner (*London-East*).

*Députés présents:* MM. Allmand, Benjamin, Crossman, Duquet, Forget, Forrestall, Horner, Loiselle, McCleave, McGrath, McNulty, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-East*). (18)

*Aussi présents:* MM. Deakon, Howe, Roberts.

*Témoins: De la Commission canadienne des transports:* L'hon. J. W. Pickersgill, président et M. D. H. Jones, président, Comité des transports par chemin de fer.

Le Comité reprend l'étude des crédits 75 et 80 de la Commission canadienne des transports.

Les témoins continuent de répondre aux questions des membres du Comité et à la suite d'un appel au Règlement soulevé par M. McGrath concernant le fait que le témoin a refusé de répondre aux questions, M. McGrath propose,

—Que le crédit 75 du Budget des dépenses de la Commission canadienne des transports à l'étude devant le Comité soit réduit à \$1.

Le vice-président déclare ensuite que la motion de M. McGrath est irrecevable conformément à la citation 311 de la Quatrième édition de Beauchesne qui stipule la procédure à suivre lorsqu'un témoin refuse de répondre aux questions, et c'est pourquoi la motion visant à réduire le budget des dépenses est irrecevable.

La période de questions se poursuit.

A 12 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 20, 1972

● 1117

## [Text]

The Vice-Chairman: Gentlemen, I see we have a quorum.

Today we will continue on with the estimates of the Canadian Transport Commission.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I have a point of order that I would like to raise.

The Vice-Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: During the last meeting, Mr. Lundrigan and I tried to direct questions to Mr. Pickersgill regarding rail passenger service, specifically in Newfoundland. Mr. Pickersgill refused to answer the questions, indicating that he felt the matter was *sub judice*. I do not know whether he used that term or not, but that was the inference of what he was saying because it was before the Commission, an appeal or a request.

Of course, what he was referring to, Mr. Chairman, was a letter that was sent to the Chairman of the Commission by five members of Parliament asking that the Commission review the decision made in 1968 whereby the CN was permitted to abandon the rail passenger service in Newfoundland. In the light of their most recent decision whereby they refused an application of the railways to abandon rail passenger service in the Maritime provinces, notwithstanding the fact that their application was based on the same kind of argument that the Newfoundland one was, namely, that they were operating at a substantial deficit and that they felt it was no longer economically feasible to operate it.

My point of order is, Mr. Chairman, that I do not feel that that letter which has been in Mr. Pickersgill's hands since February 15, should preclude me from directing questions to Mr. Pickersgill and should not preclude Mr. Pickersgill from answering these questions because it is obvious that he is holding the letter for this very purpose. At least that is the way it would appear to me, that Mr. Pickersgill has purposely held up this letter in anticipation of these estimates so that he could preclude any questioning taking place on this subject.

That is my point of order, and I would like a ruling from you on it, Mr. Chairman.

● 1120

The Vice-Chairman: Can you quote one of the Standing Orders of the House?

Mr. McGrath: I beg your pardon.

The Vice-Chairman: Can you quote one of the Standing Orders of the House?

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 20 avril 1972

## [Interpretation]

Le vice-président: Messieurs, le quorum est atteint.

Nous continuerons aujourd'hui l'examen du budget des dépenses de la Commission canadienne des transports.

M. McGrath: Monsieur le président, je voudrais faire appel au Règlement.

Le vice-président: La parole est à M. McGrath.

M. McGrath: Au cours de la dernière réunion, nous avons tenté, M. Lundrigan et moi-même, de poser des questions à M. Pickersgill au sujet du service des trains de voyageurs, en particulier à Terre-Neuve. M. Pickersgill a refusé de répondre à nos questions et il a déclaré qu'il croyait que le sujet était encore en cours d'instance. Je ne suis pas certain s'il a employé cette expression, mais il a dit que la question se trouvait devant la Commission comme appel ou demande.

Évidemment, monsieur le président, il faisait allusion à une lettre adressée au président de la Commission par cinq députés afin de demander que la Commission réexamine la décision prise en 1968 visant à permettre au Canadien National de supprimer ses services de trains de voyageurs à Terre-Neuve. Cette demande était faite à la lumière de la décision la plus récente prise par la Commission selon laquelle elle avait rejeté la demande du Canadien National de supprimer les services de trains de voyageurs dans les Maritimes, sans tenir compte du fait qu'elle était fondée sur les mêmes arguments que celle de Terre-Neuve, notamment qu'il existait un déficit d'exploitation considérable et qu'on croyait qu'il ne serait pas rentable d'en continuer le fonctionnement.

Mon rappel au Règlement, monsieur le président, provient du fait que je ne crois pas que cette lettre qui a été entre les mains de M. Pickersgill depuis le 15 février, devrait m'empêcher de lui poser des questions et devrait l'empêcher d'y répondre car il est évident qu'il garde la lettre justement à cette fin. En tout cas, voilà la façon dont je vois la situation. M. Pickersgill a gardé cette lettre à dessein jusqu'à notre étude du budget afin de pouvoir éviter toute question qui pourrait lui être posée à ce sujet.

Voilà en quoi consiste mon rappel au Règlement et j'aimerais que vous statuiez sur ce point, monsieur le président.

Le vice-président: Pouvez-vous citer l'un des règlements de la Chambre?

M. McGrath: Je vous prie de m'excuser.

Le vice-président: Pouvez-vous citer l'un des règlements de la Chambre?

## [Texte]

**Mr. McGrath:** Oh, certainly, but I want a ruling from you as to whether or not I can direct questions to Mr. Pickersgill and whether or not Mr. Pickersgill and his officials should be directed to answer these questions in examination of these estimates because that is a very important subject.

**The Vice-Chairman:** I believe you can ask your questions but it is my understanding that the witness does not have to answer.

**Mr. Horner:** On a point of order, Mr. Chairman. The witness is bound to answer all questions put to him provided he knows the answers. If he categorically refuses to answer the question he can be called before the Bar of the House. This is a procedure that was last used in the early nineteen-hundreds but it is still a procedure of our House of Commons. The witness appears before the Committee, he can be asked to swear to tell the whole truth and nothing but the truth and answer all questions to the best of his ability. This procedure, out of courtesy and generosity, has been dropped but it could be recalled. The witness has to answer to the best of his ability.

**Mr. McGrath:** Of course, he has to bear in mind too, Mr. Chairman, that he is no longer a Minister or member of the House and that he is coming before this Committee to ask this Committee on behalf of Parliament to vote in the necessary funds to carry on his departmental and administrative responsibilities.

**The Vice-Chairman:** Mr. McGrath, would any of your questions be confidential in nature as far as the answer is concerned?

**Mr. McGrath:** No.

**The Vice-Chairman:** Well, I believe we should carry on and then Mr. Pickersgill will answer your questions.

**Mr. McGrath:** Can I ask if Mr. Pickersgill will have to answer my questions regarding the Newfoundland rail-passenger service?

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, on a point of order, if I may. Is the question raised that there would be a refusal to answer questions?

**Mr. McGrath:** Yes, there was at the last meeting.

**Mr. Pringle:** I was at the last meeting I did not get that indication.

**The Vice-Chairman:** Mr. McGrath, we will put you down for the second round and you will ask your questions.

**Mr. McGrath:** Yes.

**The Vice-Chairman:** We will start out with . . .

**Mr. McGrath:** Well, may I proceed then? Before you give a ruling on my point of order may I ask Mr. Pickersgill if he is prepared today to answer our questions regarding their decision to

## [Interprétation]

**M. McGrath:** Certainement, mais je désire une décision de votre part afin de savoir si je puis ou non poser des questions à M. Pickersgill et si M. Pickersgill et ses fonctionnaires doivent répondre à ces questions au cours de l'examen du budget, car ce sujet est très important.

**Le vice-président:** Je pense que vous pouvez poser vos questions, mais je crois que le témoin n'est pas obligé de répondre.

**M. Horner:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Le témoin est obligé de répondre à toutes les questions qu'on lui pose, s'il en connaît les réponses. S'il refuse catégoriquement de répondre, il peut être convoqué devant la barre de la Chambre. Cette procédure n'a pas été utilisée depuis les premières années de 1900, mais c'est encore bel et bien une procédure de la Chambre des Communes. Le témoin comparait devant le Comité, on peut lui demander de jurer de dire la vérité et rien que la vérité et de répondre de son mieux à toutes les questions. Par courtoisie et générosité, on a laissé tomber cette procédure, mais il serait toujours possible de la reprendre. Le témoin doit répondre de son mieux.

**M. McGrath:** Il doit aussi, monsieur le président, tenir compte évidemment qu'il n'est plus un ministre ou un député et qu'il comparait devant un Comité pour lui demander de la part du Parlement, de voter les crédits nécessaires pour lui permettre d'assumer ses responsabilités administratives et ministérielles.

**Le vice-président:** Monsieur McGrath, une de vos questions serait-elle de nature confidentielle en ce qui concerne la réponse?

**M. McGrath:** Non.

**Le vice-président:** Dans ce cas, je pense que nous devrions continuer et M. Pickersgill répondra maintenant à vos questions.

**M. McGrath:** Puis-je demander si M. Pickersgill devra répondre à mes questions au sujet du service de trains de voyageurs à Terre-Neuve?

**M. Pringle:** Monsieur le président je fais appel au Règlement, si vous le permettez. A-t-on soulevé la question qu'il existerait un refus de répondre aux questions?

**M. McGrath:** Oui, c'est ce qui est arrivé lors de la dernière réunion.

**M. Pringle:** J'étais présent à la dernière réunion et je n'ai pas eu cette impression.

**Le vice-président:** Monsieur McGrath, nous allons vous inscrire pour le deuxième tour et vous poserez alors vos questions.

**M. McGrath:** Oui.

**Le vice-président:** Nous allons commencer avec . . .

**M. McGrath:** Puis-je commencer maintenant? Avant que vous ne statuez sur mon rappel au Règlement, puis-je demander à M. Pickersgill s'il est disposé aujourd'hui à répondre à nos questions



**[Text]**

permit Canadian National to abandon the rail-passenger service in Newfoundland?

**The Vice-Chairman:** You will have to wait your turn for questions.

**Mr. McGrath:** In terms of my point of order.

**The Vice-Chairman:** No point of order, Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** I beg your pardon.

**The Vice-Chairman:** I will put you down for the second round.

**Mr. McGrath:** You mean there is no point of order.

**The Vice-Chairman:** No, that is my rule. We will carry on. We have with us from the Canadian Transport Commission Mr. Pickersgill, President; Mr. Arbique, Secretary; Mr. Scoulfield, Financial Adviser, and also Mr. D.H. Jones, Chairman, Railway Transport Committee. I believe the President of the Canadian Transport Commission would like to make a statement regarding the initial report of the railway safety inquiry.

**Hon. J. W. Pickersgill (President, Canadian Transport Commission):** At the conclusion of Mr. Thomas' questioning which is reported in the proceedings of our last meeting at page 33, Mr. Skoberg raised a point of order and said:

... Mr. Chairman, before we adjourn, I am wondering whether, the next time Mr. Pickersgill is here, he would possibly agree to bring along the Chairman of the Railway Transport Committee so that we could have some questions directed as to the rail safety inquiry in Quebec. . .

I think that must be a misprint.

... some month back. This is of the utmost concern to the whole movement of traffic and the safety of employees and the travelling public. Possibly if you would take that into consideration. . .

And I replied:

I will certainly give consideration to that. If I am not coming back until after Easter, it may be that the first report of the committee will be available by that time. I know it is very nearly ready.

And in fact we were finally able to get it out yesterday. The first part of the report is available and I have asked Mr. Jones, who is much more familiar with it than I am, to come with me this morning for the purpose of answering any questions that anyone might wish to ask about that report.

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, with your permission, as Mr. Skoberg has a medical appointment could he go on first? Then we will have Mr. Horner and Mr. Roberts, as they were on the first round before, and Mr. Rock.

**[Interpretation]**

concernant la décision de la Commission de permettre au Canadien National de supprimer le service de trains de voyageurs à Terre-Neuve?

**Le vice-président:** Vous devez attendre votre tour.

**M. McGrath:** En ce qui concerne mon rappel au Règlement?

**Le vice-président:** La question du Règlement ne se pose pas.

**M. McGrath:** Je vous prie de m'excuser.

**Le vice-président:** Je vais vous inscrire pour le deuxième tour.

**M. McGrath:** Vous voulez dire que la question du Règlement ne se pose pas?

**Le vice-président:** Non, c'est ma décision. Nous allons continuer. Nous avons avec nous aujourd'hui de la Commission canadienne des Transports, M. Pickersgill, président; M. Arbique, secrétaire; M. Scoulfield, conseiller financier et M. D. H. Jones, président du Comité des transports par chemin de fer. Je crois que le président de la Commission canadienne des transports aimerait faire une déclaration au sujet du premier rapport de l'enquête sur la sécurité du rail.

**L'hon. J. W. Pickersgill (président de la Commission canadienne des Transports):** Lorsque M. Thomas a terminé son interrogatoire qu'on peut lire dans les délibérations de notre réunion à la page 33, M. Skoberg a fait appel au Règlement et il a déclaré:

... monsieur le président, avant que nous levions la séance, je me demande si la prochaine fois qu'il viendra à ce Comité M. Pickersgill voudrait bien demander au président du Comité des Transports par chemin de fer, de l'accompagner de sorte que nous puissions lui poser certaines questions quant à l'enquête sur la sécurité du rail faite au Québec. . .

Je crois qu'il s'agit d'une erreur d'impression.

... il y a quelques mois cette question est éminemment importante pour tout mouvement du trafic ainsi que la sécurité des employés et celle des usagers. Si vous pouviez prendre cette demande en considération. . .

Et j'ai répondu.

Je le ferai sûrement. Si je ne reviens vous voir qu'après Pâques, il se peut que le premier rapport de ce Comité soit alors publié. Je sais que la rédaction en est presque terminée.

Et, en réalité, nous l'avons enfin reçu hier. La première partie du rapport est disponible et j'ai demandé à M. Jones, qui connaît le sujet beaucoup mieux que moi, de m'accompagner ici ce matin afin de répondre à toutes les questions que vous désiriez lui poser à ce sujet.

**Le vice-président:** Messieurs, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je permettrai à M. Skoberg, qui a un rendez-vous chez le médecin, de commencer. Nous aurons ensuite M. Horner et M. Roberts, qui faisaient partie du premier tour ainsi que M. Rock.

## [Texte]

● 1125

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Pickersgill, just before we get into that report there is one other item of concern that we did not get at the last time and I wanted to bring it up. I am referring to the decision made by the Air Transport Committee on granting International Jet Air Ltd. and Trans-North Turbo Air Ltd., a concession for air services in the North.

So that we understand where we are on this, and the concern expressed by the people in that area, originally of course, as maybe the President is well aware, Great Northern Airways Ltd. ceased operation on June 28, 1971. It then appeared that International Jet Air from Edmonton obtained permission to operate on the flight normally held of course by Great Northern Airways. At the same time two of the local operators objected to the granting of this, and there was no public hearing. Whether International Jet Air had actually applied for permission to fly on these routes is something I have not been able to develop, but the fact remains that the two local operators in the area—in fact there may have been more than two—asked for permission to serve that part of the territory formerly served by Great Northern Airways Ltd., and of course they were not granted that permission.

After several months the people who were formerly served in the area demanded service formerly provided by Great Northern Airways Ltd. and not now being provided by International Jet Air Ltd. from Edmonton. It appeared then that International Jet Air started dishing out the services to Northward Aviation, Calgary, and Trans-North Turbo Air, Whitehorse, which was a Vancouver based operation. Mr. President, from what I have been able to find out the Air Transport Committee actually should have authorized this granting of service but it seems doubtful they did, and whether or not that application was made to the Air Transport Committee, I am not all that certain. But at the same time, Mr. President, there were strong objections made from the local people in that area about the other service, which of course was International Jet Air Ltd. at Edmonton, and it appeared that they just did not receive the type of permission they should have received. If you look at the decision now that has come down in regard to the service that was advertised, it appears there were 14 potential users of the service to be transferred, principally mining, drilling and exploration companies, that had said they could use that service. They do not spell out, of course, who the 14 potential users may have been but, at the same time, it shows in the filed report that the committee for the Inuvik and District Chamber of Commerce and the Committee for the Original Peoples Entitlement at Inuvik, Northwest Territories really was not taken into consideration. And they had urged at that time that there be public hearings and there were not, so far as that entitlement is concerned.

When I look into some of the background of this, Mr. President, I find that one of the directors of Allarco Developments Ltd. of Edmonton, which has among its subsidiaries International Jet Air Ltd., is directly involved in that. Of course the former owner of the Great Northern Airways Ltd. is also one of the directors of Allarco Developments Ltd. in Edmonton. The same Allarco Developments Ltd. has 82 per cent interest in 8,000 acres of oil and mineral holdings, but I do not know whether that is in that particular area.

The real question that I would like to ask Mr. Chairman, is whether or not the 14 letters received from the mining, drilling and

## [Interprétation]

M. Skoberg: Monsieur le président et monsieur Pickersgill, avant de passer à ce rapport, il y a une autre question que nous n'avons pas touchée la dernière fois et que j'aimerais soulever. Je veux parler de la décision du Comité des transports aériens d'accorder à l'*International Jet Air Ltd.* et à la *Trans-North Turbo Air Ltd.* une concession de services aériens dans le Nord.

Pour savoir où nous en sommes sur cette question et sur celle de la préoccupation qu'ont exprimée les gens de cette région, comme le sait peut-être très bien le président de la Commission, la *Great Northern Airways Ltd.* a cessé ses opérations le 28 juin 1971. Apparemment, l'*International Jet Air* d'Edmonton a ensuite obtenu la permission d'effectuer les vols qu'assurait normalement la *Great Northern Airways*. A cette époque, deux des exploitants locaux s'y étaient opposés, et il n'y avait pas eu d'audiences publique. Je n'ai pas pu établir si l'*International Jet Air* avait en fait demandé la permission d'assurer les vols sur ces lignes, mais il n'en demeure pas moins que les deux exploitants locaux dans cette région—(en fait, il y en a peut-être eu plus de deux)—ont demandé la permission de desservir cette partie du territoire que détenait auparavant la *Great Northern Airways Ltd.* On ne leur a évidemment pas accordé cette permission.

Après plusieurs mois, les gens de la région ont réclamé les services que leur fournissait auparavant la *Great Northern Airways Ltd.* et qu'ils n'obtenaient plus maintenant de l'*International Jet Air Ltd.* d'Edmonton. Il semble que l'*International Jet Air* ait ensuite commencé à céder les services à la *Northward Aviation*, à Calgary, et à la *Trans-North Turbo Air*, à Whitehorse, dont le siège social est situé à Vancouver. Monsieur le président de la Commission, d'après ce que j'ai réussi à en savoir, le Comité des transports aériens aurait dû, en fait, consentir à accorder ces services, mais il semble douteux qu'il l'ait fait, et je ne suis absolument pas certain qu'on ait présenté une demande au Comité des transports aériens. Toutefois, à la même époque, monsieur le président, les gens de cette région ont présenté des revendications non équivoques au sujet de l'autre service, qui était évidemment assuré par l'*International Jet Air Ltd.* d'Edmonton, et il semble qu'ils n'aient pas obtenu le genre de permission qu'ils auraient dû obtenir. Si vous examiniez la décision rendue au sujet du service qu'on annonçait, il y avait, semble-t-il 14 usagers possibles du service à déplacer, principalement des sociétés minières, de forage et de prospection, qui disaient pouvoir utiliser ce service. On ne dit évidemment pas qui sont ces 14 usagers mais, par contre, le rapport révèle qu'on n'a pas tenu compte des instances présentées par l'*Inuvik and District Chamber of Commerce* et le *Committee for the Original Peoples Entitlement d'Inuvik*, dans les Territoires du Nord-Ouest, qui avaient demandé à ce moment-là qu'on tienne des audiences publiques, ce qui n'a pas été fait, du moins pas dans le cas qui nous préoccupe.

Quand j'étudie cette question à fond, monsieur le président de la Commission, je me rends compte qu'un des directeurs de l'*Allarco Developments Ltd.* d'Edmonton, dont l'*International Jet Air Ltd.* est une des filiales, est directement impliqué dans cette affaire. De plus, l'ancien propriétaire de la *Great Northern Airways Ltd.* est évidemment un des directeurs de l'*Allarco Developments Ltd.* d'Edmonton. Cette dernière société détient 82 p. 100 des intérêts de 8,000 acres de terrains pétroliers et miniers, mais je ne sais pas s'ils sont situés dans cette région.



**[Text]**

exploration companies supporting that Jet Air application are really inter-related with these holdings of Allarco—because if we are going to be sincere in holding public hearings, or sincere in accepting representation from the public, and if the final decision on this application, decision 3334, was based on those 14 potential users of air service, it makes one wonder just what participation of people in Inuvik have, or in fact all those who have put in submissions asking for a public hearing. The people in that area have definitely demanded a public hearing, requested, demanded if you like. They have asked for a delay of the granting in the permission that was allowed in decision 3334, and actually they are asking to have that service divided among the carriers that would be involved in that particular area.

I would like to ask the President now, Mr. Chairman, whether or not he does not think it proper that this decision be delayed until public hearings are held in the Northwest Territories so that the people have an opportunity of expressing their desires as to the type of service they do want.

**Mr. Pickersgill:** I think perhaps I should point out that we have already received notice in the commission that one of the parties who is not satisfied with that decision is submitting, today or tomorrow, an application for a review, and that application has to be treated in the same judicial way, according to the law made by Parliament, as the original decision was. I do not think I would have the authority to say, until the parties are heard, what decision—in fact, it would be highly improper for me to say until the parties are heard, what decision would be reached on that matter.

I have had representations this morning myself from the mayors of two of the places in the Northwest Territories with respect to this matter, indicating that they feel that there should be public hearings in connection with any review, and I have undertaken to convey those representations to the review committee, which I intend to do.

We have a judicial function to perform that has been laid down by Parliament, and until the evidence is heard, it would be highly improper to try to reach a verdict.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I would like to ask why it is that decision number 3334 has already been made public. You have not as yet received the representation to which you are referring. You think it may be yes.

**Mr. Pickersgill:** The decision has been made public.

**Mr. Skoberg:** Then I am asking, Mr. Chairman and Mr. President of the Canadian Transport Commission, who are the 14 potential users of the service that this decision was based on in granting International Jet Air Ltd. and Trans-North Turbo Air Ltd., the concession for this service in the Northwest Territories?

**Mr. Pickersgill:** I do not know. I did not sit on this case. I do not know who they were.

**Mr. Skoberg:** Is there any reason that this Committee should not know who the 14 potential users may be?

**[Interpretation]**

Je désirerais savoir monsieur le président, si les 14 lettres reçues des sociétés minières, de forage et de prospection appuyant la demande de la Jet Air ont un rapport avec ces terrains de l'Allarco. Si nous devons être sincères dans notre décision de tenir des audiences publiques ou d'entendre les vues du public, et si la décision finale concernant cette demande, la décision 3334, a été prise à cause de ces 14 usagers possibles des services aériens, on peut se demander exactement quelle participation on accorde aux gens d'Inuvik ou, en fait, à tous ceux qui ont présenté des demandes d'audience publique. Les gens de cette région ont, hors de tout doute, réclaté une audience publique et l'ont exigée, si vous le voulez. Ils ont demandé qu'on retarde la décision 3334, et qu'on répartisse ce service entre les transporteurs qui desserviraient cette région.

Monsieur le président, j'aimerais demander au président de la Commission s'il ne croit pas qu'il serait juste de retarder cette décision jusqu'à ce que des audiences publiques aient lieu dans les Territoires du Nord-Ouest afin que les gens aient l'occasion d'exposer leurs vues quant au genre de service qu'ils désirent.

**M. Pickersgill:** Je devrais peut-être signaler qu'une des parties non satisfaites de la décision a déjà indiqué à la Commission qu'elle présenterait, aujourd'hui ou demain, une demande de révision et que cette demande doit être étudiée suivant les mêmes règlements établis par le Parlement que la décision originale. Je ne crois pas être autorisé aussi longtemps que les parties n'auront pas été entendues, à dire quelle décision—en fait, je serais très malavisé de dire à quelle décision ou en arrivera concernant cette affaire tant que les parties n'auront pas été entendues.

Les maires de deux endroits dans les Territoires du Nord-Ouest m'ont personnellement présenté des instances ce matin concernant cette affaire et ils m'ont indiqué qu'à leur avis il faudrait tenir des audiences publiques dans le cadre de toute révision, et je me suis engagé à transmettre ces instances au comité de révision, et j'ai l'intention de le faire.

Le Parlement nous a conféré certains pouvoirs judiciaires et, tant que les témoignages n'auront pas été entendus, il serait très malavisé de vouloir présager du verdict.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'aimerais savoir pourquoi cette décision n° 3334 a déjà été rendue publique. Vous n'avez pas encore reçu les instances dont vous parlez. Vous croyez que la réponse pourrait être affirmative.

**M. Pickersgill:** La décision a été rendue publique.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je demanderais donc au président de la Commission canadienne des transports qui sont les 14 usagers possibles du service qui ont contribué à accorder à l'*International Jet Air Ltd.* et la *Trans-North Turbo Air Ltd.* la concession de ces services dans les Territoires du Nord-Ouest.

**M. Pickersgill:** Je ne le sais pas. Je n'ai pas entendu cette cause. Je ne sais pas qui ils sont.

**M. Skoberg:** Y a-t-il des raisons pour lesquelles notre comité ne devrait pas savoir qui sont les 14 usagers possibles?

## [Texte]

**Mr. Pickersgill:** To the best of my knowledge there is no reason. Usually on those decisions a list of all the representations is attached to the decision at the back. But I do not know in this particular case. I did not sit on this case.

**Mr. Skoberg:** On page 5 of the decision it is said:

Accordingly, the Committee is satisfied that it would be the best interest to grant the applications.

I appreciate the fact, Mr. Pickersgill, that this is something you would not carry in your head at this particular moment, but may I ask whether or not it is in the best public interest for those people who have been engaged in providing air service in the Northwest Territories and in the Inuvik area to be denied the opportunity of providing service that they previously provided?

**Mr. Pickersgill:** Under the law, Mr. Skoberg, each committee of the Commission, when it sits and deals with one of these matters, is acting in a judicial capacity. When it renders its decision, under the law there is a certain time allowed for any aggrieved person having an interest, to ask for a review or to make an appeal to the Minister. As I have told you, and I think this is all I can properly tell you, there are people dissatisfied with this decision who are asking for a review, and that request will have to be considered by the review committee. Until it has been considered, there is nothing whatever I can say about it.

**Mr. McGrath:** On a point of order, Mr. Chairman. Mr. Pickersgill is now taking the same attitude with respect to this matter that he took with respect to the matter I raised during the last meeting. It seems to me that we are being thwarted in our efforts here to get information from the Commission respecting the kinds of arguments that they took into account and the witnesses they heard and the things that influenced some of the decisions they made. It seems to me that we cannot get anywhere and I would like to make a motion accordingly, Mr. Chairman, for these reasons. I move that Vote 75 of the estimates of the CTC now before the Committee be reduced to \$1.

● 1135

**The Vice-Chairman:** Does anyone want to speak to this motion?

**Mr. Pringle:** I find it difficult to agree that there is a refusal to answer the questions. It seems to me that the statement was very forthright inasmuch as there are certain routines relating to the review procedures and the law is specific in this way. Are we suggesting that we should oppose the law, that we in this Committee should make our own laws relating to the review procedures in connection with the Canadian Transport Commission? If we are, would we not then be very incorrect in our procedures?

I do not know how that relates to the motion that was made because I cannot accept the premise relating to it. I do not know how the other members of the Committee feel but I cannot. I think it is unfortunate that the review committee in their work had not advanced to the position where a statement could be made, but I think it is very clear and I think it was stated very clearly that this had not happened, that they had not advanced to this position. I

## [Interprétation]

**M. Pickersgill:** Autant que je sache, il n'y en a pas. Dans les décisions de ce genre, la liste de toutes les instances présentées accompagnent ordinairement la décision. Je ne saurais, toutefois, le dire dans ce cas-ci. Je n'ai pas entendu cette cause.

**M. Skoberg:** A la page 5 de la décision, on lit ce qui suit:

C'est pourquoi le comité croit qu'il serait dans le meilleur intérêt d'acquiescer à ces demandes.

Je sais, monsieur Pickersgill, que cette affaire ne vous vient pas à l'esprit à ce moment-ci, mais j'aimerais vous demander s'il est dans l'intérêt public général qu'on refuse à ces gens qui ont assuré les services aériens dans les Territoires du Nord-Ouest et dans la région d'Inuvik l'occasion d'assurer les services qu'ils assuraient auparavant?

**M. Pickersgill:** En vertu de la Loi, monsieur Skoberg, chaque comité de la Commission qui siège et étudie ces questions est nanti d'un pouvoir judiciaire. Quand il rend sa décision, la Loi prévoit une certaine période pendant laquelle une personne qui se croit lésée peut demander une révision ou interjeter appel auprès du ministre. Comme je vous l'ai dit, et c'est à mon avis tout ce que je puis vous dire, des gens ne sont pas satisfaits de cette décision et ils demandent une révision, et cette demande sera étudiée par le comité de révision. En attendant sa décision, je crains de ne pouvoir pas en dire davantage.

**M. McGrath:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. M. Pickersgill adopte maintenant la même attitude au sujet de cette question que celle qu'il avait adoptée face à la question que j'avais soulevée au cours de la dernière réunion. Il me semble qu'on entrave nos efforts en vue d'obtenir de la Commission des renseignements au sujet des arguments dont elle a tenu compte, des témoins qu'elle a entendus et des raisons qui ont influencé certaines de ses décisions. Il me semble que cela ne mène à rien et j'aimerais présenter une motion dans ce sens, monsieur le président, pour ces raisons. Je propose que le crédit 75 des prévisions budgétaires de la CCT que le Comité examine présentement, soit réduit à \$1.

**Le vice-président:** Est-ce que quelqu'un veut parler au sujet de cette motion?

**M. Pringle:** Je trouve difficile d'admettre qu'on refuse de répondre aux questions. Il me semble que la déclaration est très directe dans la mesure où il existe certaines routines relatives aux modalités de révision et que la loi est précise à cet égard. Prétendons-nous que nous devrions nous opposer à la loi, que nous, membres de ce Comité, devrions élaborer nos propres lois sur les modalités de révision de la Commission canadienne des transports? Si oui, ne nous tromperions-nous pas lourdement de méthode?

Je ne sais pas comment cela se rapporte à la motion qui a été déposée parce que je ne puis en accepter le principe. Je ne sais pas quelle est l'opinion des autres membres du Comité mais je ne puis être d'accord. Il est regrettable, à mon avis, que le comité de révision n'en soit pas encore arrivé au point où il pourrait faire déclaration, mais il est très clair, je crois, et cela a été bien précisé, qu'il en est pas encore là. Je doute fortement que nous agirions conformément



**[Text]**

doubt very much that we would be in order to suggest that we will now establish the procedures for the CTC over and above those prescribed by law. If somebody can point out that the CTC have ignored the law and been negligent in their duties, that they have definitely taken a stand over and above the law, then I would be prepared to hear this and to pass my judgment with regard to the vote based on that evidence. But I have not seen any evidence of that at the present time, and I feel that Mr. McGrath is being a bit unfair in his statements with regard to Mr. Pickersgill's answers.

**The Vice-Chairman:** Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, I have to agree with Mr. Pringle. I have attended all the Committee meetings and I cannot recall at any time the witnesses refusing to answer questions. Sometimes they did not have the information, statistical or otherwise, at their beck and call but they have always offered to provide the information and, if possible, to bring people here to supply the information. I could not support this motion at all. I think the witnesses have been most co-operative.

**The Vice-Chairman:** Are there any other speakers?

**Mr. McGrath:** In reply to Mr. Pringle, I would like to quote from the transcript of the evidence of the last Committee meetings, where we were directing questions to Mr. Pickersgill regarding their decision on the rail passenger service in Newfoundland. I would like to read what was said from the record:

**Mr. Pickersgill:** I understand that the matter is before the Commission and that they expect to have a reply ready hopefully by the end of this week . . .

This is a letter that we sent out February 15.

. . . but certainly at the beginning of next week.

Then we go on.

**Mr. Pickersgill:** That is one of the questions in your letter and I am not going to anticipate the reply that the Committee is going to make on that.

**Mr. Lundrigan:** Obviously, as far as you are concerned, you are not in a position right now to answer any further questions on that topic?

**Mr. Pickersgill:** No, I do not think it would be proper for me to do so.

**Mr. Lundrigan:** We had the same discussion here about two and a half or three years ago and at that time the thing was *sub judice*—is that the phrase the experts and the lawyers use?

**Mr. Pickersgill:** So I believe, yes.

**Mr. Lundrigan:** Now it is *Quasi sub judice*, so where do we go from here?

● 1140

That is what concerns me, Mr. Chairman, because this is a very important subject in Newfoundland at the present time.

There is an application before the Newfoundland Public Utilities Commission for the buses to increase their rates comparable to the rates charged by the railway passenger service on the mainland, if

**[Interpretation]**

au Règlement en proposant de définir maintenant les modalités de révision de la CCT sans tenir compte de la loi. Si quelqu'un peut démontrer que la CCT a ignoré la loi et a négligé ses fonctions, qu'elle a définitivement pris une position indépendante de la loi, alors je serai prêt à l'entendre et à rendre mon jugement sur le crédit en me fondant sur cette preuve. Mais je n'ai pas une telle preuve présentement, et je crois que M. McGrath est quelque peu injuste dans ses déclarations à l'égard des réponses de M. Pickersgill.

**Le vice-président:** Monsieur McNulty.

**M. McNulty:** Monsieur le président, je ne peux qu'être d'accord avec M. Pringle. J'ai assisté à toutes les séances du Comité et je ne me souviens pas qu'à aucun moment les témoins ont refusé de répondre aux questions. Quelquefois, ils n'avaient pas sous la main les renseignements, statistiques ou autres, mais ils ont toujours offert de les fournir et, si possible, d'amener ici des personnes qui pourraient nous les donner. Je ne pourrais appuyer en aucune façon cette motion. Je crois que les témoins se sont montrés très coopératifs.

**Le vice-président:** Avons-nous d'autres orateurs?

**M. McGrath:** En réponse à M. Pringle, j'aimerais faire une citation tirée de la transcription du compte-rendu de la dernière séance du Comité, où nous posions des questions à M. Pickersgill au sujet de la décision concernant le service-voyageur à Terre-Neuve. J'aimerais vous lire ce qui a été dit dans le dossier:

**M. Pickersgill:** La question est devant la Commission qui s'attend à pouvoir y répondre, nous l'espérons, vers la fin de la présente semaine . . .

C'est une lettre que nous avons envoyée le 15 février.

. . . mais certainement au début de la semaine prochaine.

Et alors nous continuons.

**M. Pickersgill:** C'est une des questions qui figure dans votre lettre et je n'anticiperai pas la réponse que le Comité doit faire à ce sujet.

**M. Lundrigan:** De toute évidence, en ce qui vous concerne, vous n'êtes pas bien placé présentement pour répondre à d'autres questions à ce sujet?

**M. Pickersgill:** Non, je ne crois pas qu'il convienne que je le fasse.

**M. Lundrigan:** Nous avons eu la même discussion ici il y a à peu près deux ans et demi ou trois ans et à cette époque l'affaire était encore devant les tribunaux, *sub judice*—est-ce l'expression qu'utilisent les experts et les avocats?

**M. Pickersgill:** Oui je crois.

**M. Lundrigan:** Maintenant elle est *quasi sub judice*, alors que va-t-il se passer?

Ce qui m'inquiète, monsieur le président, c'est que c'est un sujet très important à Terre-Neuve présentement.

Une demande a été faite au *Newfoundland Public Utilities Commission* pour que les autobus augmentent leurs tarifs de façon à égaliser ceux des services-voyageurs sur le continent, si ce n'est pas

## [Texte]

that is not the irony of all ironies. We have just been thwarted in all our efforts to try and get anywhere with this whole question, which is of vital concern in Newfoundland.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, if I might speak on that, on a point of order, I understand the position of Mr. McGrath but we were discussing an application relating to air transportation and the review therewith. It seems to me that suddenly, out of the blue, we have switched the subject back to the Canadian National Railway question proposed by Mr. McGrath earlier. He was given to understand that he would have ample time in his turn to pursue this subject.

I agree that we are out of order in suddenly reverting when we were dealing with Mr. Skoberg. Did Mr. Skoberg wish to yield?

**The Vice-Chairman:** Mr. Roberts.

**Mr. Roberts:** On a point of order, Mr. Chairman. First of all, I would like to know whether I am a member of the Committee as I certainly would like to be.

**The Vice-Chairman:** No.

**Mr. Roberts:** I am not? However, I would like to speak to the question that has been raised, if I may. It appears to me that the motion that Mr. McGrath has presented is one that really should not be placed before the Committee immediately in the sense that, in suggesting that the Committee reduce the estimates to \$1, he is in effect asking the Committee to cast a decision on whether or not they support the estimates that have been presented to the Committee. Indeed, this is a question that the Committee will be dealing with of necessity at the end of its debate and consideration of the matter.

In that sense, it seems to me that the motion is a redundant one and that the point of view that Mr. McGrath wishes to support in his motion is one that can be adequately expressed by the members in dealing with the main question of whether they are going to support the estimates of the Commission or not. In that sense, it seems to me that Mr. Pringle's point is well taken. This is not a matter that should be dealt with immediately but should be dealt with by the Committee after it has had consideration of all the areas of activity of the Commission relating to matters of concern.

In effect, we have jumped from a consideration of Mr. Skoberg's particular concern right back to the area of interest that Mr. McGrath feels most strongly about. My own particular concern about this is that I, too, have very great concern over certain areas that I would like to question the commission about. If we accepted Mr. McGrath's motion immediately, it would seem to me that, given the hazards of one never knowing what collective decision the Committee will come to, if it arrived at a decision to support Mr. McGrath's motion, I, then, would be unable to place the kind of considerations I would have before the commission and get a response to questions that are important to me and that are important to my constituents.

The other aspect of this that concerns me greatly is that . . .

## [Interprétation]

une suprême ironie. Nous avons échoué dans tous nos efforts pour résoudre cette question, qui est d'une importance capitale à Terre-Neuve.

**M. Pringle:** Monsieur le président, si je puis invoquer le Règlement à ce sujet, je comprends la position de M. McGrath, mais nous discutons de la demande de transport aérien et de sa révision. Il me semble que soudainement, de but en blanc, nous avons ramené le sujet à la question du Canadien National proposée antérieurement par M. McGrath. Il nous a laissé entendre qu'il aurait plus de temps quand son tour viendrait pour poursuivre le sujet.

Je conviens que nous ne nous conformons pas au règlement en revenant soudain en arrière alors que nous avions affaire à M. Skoberg. Est-ce que M. Skoberg veut céder la parole?

**Le président adjoint:** Monsieur Roberts.

**M. Roberts:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais savoir si je suis membre du Comité comme je le souhaiterais certainement.

**Le président adjoint:** Non.

**M. Roberts:** Je ne suis pas membre? Toutefois j'aimerais parler de la question qui a été soulevée, si on me le permet. Il me semble que la motion que M. McGrath a présentée ne devrait réellement pas être soumise au Comité immédiatement en ce sens que, en suggérant que le Comité réduise ses prévisions budgétaires à \$1, il demande en fait que le Comité décide si oui ou non il appuie les prévisions budgétaires qui lui sont présentées. En effet, c'est une question que le Comité réglera nécessairement à la fin de ses délibérations quand il aura étudié la question.

En ce sens, il me semble que la motion fait double emploi et que le point de vue que M. McGrath veut appuyer dans sa motion pourrait être exprimé de façon satisfaisante par les membres en traitant la question principale, et en décidant s'ils vont ou non appuyer les prévisions budgétaires de la Commission. En ce sens, il me semble que l'argument de M. Pringle est bien fondé. Ce n'est pas une question qui devrait être traitée immédiatement mais elle devrait l'être par le Comité après qu'il aura examiné tous les domaines d'activité de la Commission portant sur les points en cause.

De fait, nous avons sauté de l'étude d'un sujet de préoccupation particulier à M. Skoberg à un domaine d'intérêt auquel M. McGrath tient beaucoup. Ce qui me préoccupe à ce sujet, c'est que moi aussi, je m'intéresse énormément à certains domaines au sujet desquels j'aimerais poser des questions à la Commission. Si nous acceptons immédiatement la motion de M. McGrath, il me semble qu'étant donné qu'on risque de ne jamais savoir quelles décisions le Comité prendra collectivement, s'il décide d'appuyer la motion de M. McGrath, je serais alors incapable de saisir la Commission des raisons que j'aimerais lui soumettre et d'en obtenir une réponse à des questions qui sont importantes à mes yeux et à ceux de mes mandants.

L'autre aspect qui me concerne beaucoup, c'est que . . .



*[Texte]*

**Mr. Horner:** But they would still be here. They would just be working for less, that is all. If the House accepted the Committee's recommendation, he would be working for less.

**Mr. McGrath:** He would still be an employee.

**Mr. Horner:** There are still a few "ifs".

**Mr. Roberts:** You could not expect a man with Mr. Pickersgill's qualities to be working for \$1. He might very well decide to resign under the circumstances.

**Mr. Horner:** Mr. Pickersgill is fully knowledgeable of the House of Commons rules. He knows this Committee can only recommend to the House that this action be taken and the House may or may not accept this Committee's recommendations.

**Mr. Roberts:** But that is exactly it. Mr. Horner is substantiating the point I have made. Ultimately, this is what the Committee is considering.

**Mr. Horner:** Let us vote on it and get it out of the road.

**Mr. Roberts:** That is, in effect, what the Committee has been assigned by the House to do. We should come to that kind of conclusion, whether we support it or not, after a full discussion of all the matters that concern the members of the Committee, and even those members of Parliament who are not members of the Committee but who care enough about these kinds of questions to come and ask questions about the operation of the commission in relation to matters that concern their constituents.

It seems to me that the other matter. . .

**Mr. Horner:** This sounds to me like a filibuster.

**The Vice-Chairman:** Order, order. Mr. Roberts has the floor.

**An hon. Member:** Where are the troops? Call in the troops.

**Mr. Roberts:** The other question that I think Mr. McGrath has raised, and it is a general question if you like—it is certainly of general import—is the general responsibility of witnesses before committees and the kinds of limitations which can justifiably be placed on the scope of information which is requested of them.

● 1145

It seems to me that we should consider very carefully, if we are going to take a position, that a witness before the Committee is going to be forced to declare what should be a decision of a group that is considering a question even before that decision has been taken.

If a matter is under consideration presumably it has not been decided. If it has not been decided it is because there are questions at issue and there is discussion relevant to both sides of the case. It is a matter of dispute and the decision has not been arrived at. How is it possible under those circumstances for someone to declare before the Committee what a decision is if the matter is still under consideration? It does not seem to me that it is really a question of

*[Interpretation]*

**M. Horner:** Mais elle serait toujours ici. Elle travaillerait pour moins, c'est tout. Si la Chambre acceptait la recommandation du Comité, il travaillerait pour moins.

**M. McGrath:** Il serait encore un employé.

**M. Horner:** Il reste encore plusieurs «si».

**M. Roberts:** Vous ne pouvez pas espérer qu'un homme avec les compétences de M. Pickersgill travaille pour \$1. Il pourrait très bien décider de donner sa démission dans ces circonstances.

**M. Horner:** M. Pickersgill est très au courant du Règlement de la Chambre des communes. Il sait que le Comité peut seulement recommander à la Chambre que cette mesure soit prise et la Chambre peut ou non accepter les recommandations du Comité.

**M. Roberts:** C'est exactement cela. M. Horner appuie mon point de vue. En fin de compte, c'est ce que le Comité étudié.

**M. Horner:** Mettons cela aux voix et débarrassons-nous-en.

**M. Roberts:** C'est, en effet, le mandat que la Chambre a confié au Comité. Nous devrions en arriver à cette conclusion, que nous l'appuyions ou non, après un examen complet de tous les problèmes qui concernent les membres du Comité, et même les députés qui n'en font pas partie mais qui s'en soucient suffisamment pour poser des questions sur le fonctionnement de la Commission à propos de sujets qu'intéressent leurs électeurs.

Il me semble que l'autre sujet. . .

**M. Horner:** Pour moi cela ressemble à de l'obstruction.

**Le président adjoint:** A l'ordre. Monsieur Roberts a la parole.

**Un membre:** Où sont les troupes? Appelez les troupes.

**M. Roberts:** L'autre question qui, je crois, a été soulevée par M. McGrath, et c'est une question générale si vous voulez—est certainement d'importance générale. Il s'agit de la responsabilité générale des témoins devant le Comité et le genre de restrictions qui pourraient être en toute justice être imposées à l'étendue des

renseignements qu'on leur demande. Il me semble que nous devrions songer très sérieusement, si nous devons prendre position, au fait qu'un témoin, comparissant devant le Comité, sera forcé de déclarer ce qui devrait être une décision de groupe avant même que cette décision ait été prise.

Si une question est à l'étude, c'est qu'on n'a probablement pas pris de décision. Si on n'a pas pris de décision, c'est qu'il y a des questions en litige et que la discussion porte sur les deux aspects du cas. On discute et on n'en est pas encore arrivé à une décision. Comment quelqu'un peut-il faire part d'une décision au Comité si la question est toujours à l'étude? Il ne me semble pas que le principe de *sub judice* s'applique ici. Ce n'est pas que le Comité, en exigeant

## [Texte]

*sub judice*. It is not that the Committee in asking for an answer to the question would be interfering, if you like, with the judicial process. It really relates to the impossibility of replying to a question when it has not yet been decided.

It seems to me that that is the kind of question which Mr. McGrath has raised. This seems to be a general question of more concern than simply in relation to this Committee; it is one that we should consider fairly carefully before arriving at a snap decision. If that is the kind of question which Mr. McGrath is really concerned about, and I do not doubt his sincerity for a moment, rather than coming to a decision on the motion that he has presented immediately at this point, we should delay consideration of that motion. . .

**Mr. Horner:** I thought they only filibustered in the Agriculture Committee, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Order, please. Mr. Roberts has the floor.

**Mr. Roberts:** Am I being criticized for having filibustered in the Agriculture Committee?

**Mr. Horner:** Let us bring on the question and get on with it.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, on a point of privilege. The line of questioning that I had did not have anything to do with the passenger train at this time. I will probably still support the motion that was put after I get finished with these questions. We have jumped entirely to another area of concern, which I share just as much as Mr. McGrath even though I do not live in Newfoundland. However, on that point of privilege I think you have to make a ruling as to whether or not this motion is in order at this time. I wish he would read it again to find out for sure what particular area he is basing his motion on.

**The Vice-Chairman:** Mr. Duquet has the floor.

**Mr. Horner:** He just lost it.

**Mr. Roberts:** I already had the floor on a question of personal privilege because the only act I ever took in reference to the Agriculture Committee, I regret to say, was the offer to buy Mr. Horner a pizza, an action which he rejected.

**An hon. Member:** Shame.

**Mr. Roberts:** I sympathize with Mr. Skoberg's point. The point I am trying to make is that I do not believe the motion that Mr. McGrath has put is an appropriate one for us to decide upon immediately, snap, under these circumstances. He has raised questions of very great importance and I think questions which should be investigated fully. That was the point Mr. Horner seemed to reject, because Mr. Horner was saying, "Let us put the question immediately; let us decide it now, let us not have any further discussion". That seems to me inappropriate to a matter which is as important as the one which Mr. McGrath has raised.

I am suggesting that perhaps Mr. McGrath would agree not to place this matter before the Committee at the moment, or at least

## [Interprétation]

une réponse à la question, nuirait, si vous voulez, au processus juridique. Il s'agit de l'impossibilité de répondre à une question qui n'a pas encore été tranchée.

Ce me semble être le genre de question soulevée par M. McGrath, une question générale qui n'intéresse pas simplement ce Comité; nous devrions l'étudier attentivement avant de prendre une décision. Si c'est ce genre de question qui intéresse M. McGrath, et je ne doute pas un instant de sa sincérité, nous devrions remettre à plus tard l'étude de cette motion plutôt que de prendre une décision immédiatement. . .

**M. Horner:** Je croyais que l'on ne faisait de l'obstruction qu'au Comité de l'agriculture, monsieur le président.

**Le vice-président:** A l'ordre, s'il vous plaît. M. Roberts a la parole.

**M. Roberts:** Me critique-t-on pour avoir fait de l'obstruction au Comité de l'agriculture?

**M. Horner:** Abordons la question et finissons-en.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, question de privilège. Ma question n'avait rien à voir avec les trains de passagers. J'appuierai probablement toujours la motion qui a été présentée quand j'en aurai fini avec ces questions. Nous sommes passés à un tout autre problème que je partage autant que M. McGrath même si je n'habite pas Terre-Neuve. Toutefois, pour ce qui est de la question de privilège, je crois que vous devez décider si la motion est conforme au règlement ou non. J'aimerais qu'il relise sa motion pour m'assurer du secteur précis sur lequel il se base.

**Le vice-président:** M. Duquet a la parole.

**M. Horner:** Il vient tout juste de perdre son tour.

**M. Roberts:** J'ai déjà la parole sous une question de privilège; la seule action que j'aie prise, relativement au comité de l'Agriculture, je regrette d'avoir à le dire, a été d'offrir à M. Horner de lui acheter une pizza; il a rejeté mon offre.

**Une voix:** C'est honteux.

**M. Roberts:** J'ai beaucoup de respect pour l'opinion de M. Skoberg. J'aimerais souligner que, à mon avis, ce n'est pas le moment de nous prononcer sur la motion présentée par M. McGrath. Il a soulevé des questions de très grande importance qui devraient être étudiées attentivement. C'est ce que M. Horner semblait rejeter; en effet, il a dit: «Mettons la question aux voix immédiatement; décidons maintenant, cessons d'étudier la question.» Voilà qui ne me semble pas approprié pour une question aussi importante que celle soulevée par M. McGrath.

M. McGrath acceptera peut-être de ne pas présenter cette question au Comité pour le moment; il accepterait peut-être, tout au



**[Text]**

not ask for a vote by the members of the Committee on the question at the present time, but to leave it until later in the Committee's deliberations when we have more time to reflect upon the points that he has made which are certainly interesting and logical points and ones which are very deserving of more consideration than we would be able to give it in the 12 minutes that I have been speaking.

The point of my intervention at this time, Mr. Chairman, is to ask if Mr. McGrath would not agree to that kind of delay which is really necessary for the kind of sober, serious, sound and responsible consideration which members of the House of Commons should present to that kind of serious proposal.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I have a new question of order. I would like to ask the Chair what votes do we have before the Committee. If I understand correctly we are considering one of the votes of the Canadian Transport Commission.

● 1150

**The Vice-Chairman:** Vote 75.

**Mr. Allmand:** If Vote 75 is before Committee, that is the question before the Committee. The only other motion that can be put is a motion to amend the question, and therefore Mr. McGrath can make a motion to amend Vote 75 to reduce it from \$11,596,000 to \$1 if he wishes. But he cannot make a new motion to replace the motion that is on the floor. Now, I agree that he can make such a motion to reduce the question that is before the floor, but if he does, there is no rule that says that motion must come to a vote immediately. It is just the other side of the main question, and just as we could not force the vote of the main question immediately, nor can the rest of the Committee force a vote on the amendment to the main question.

In other words, we have the right to ask questions on all the responsibilities of the CTC under that vote, and I think we should proceed. If Mr. McGrath wants to make a motion to amend Vote 75, let him do it. But then we will carry on with the discussion.

**Mr. McGrath:** The only amendment I would be prepared to make would be to change it to \$1.99.

**Mr. Allmand:** Even if he does make the motion, Mr. Chairman, and it is in order, there is no ruling of this Committee that says that we must vote on an amendment to a main motion immediately.

**Mr. McCleave:** Mr. Chairman, may I speak.

**Mr. Allmand:** I want first of all to ask if this motion is in order, because the only motion he can make is a motion to amend the main motion.

**The Vice-Chairman:** I am prepared to make my ruling.

**Mr. McCleave:** May I participate in this discussion, Mr. Chairman, or may I not?

**[Interpretation]**

moins, de ne pas demander aux membres du Comité de se prononcer tout de suite; on pourrait peut-être attendre à plus tard quand nous aurons eu le temps de réfléchir sur ces remarques qui sont certainement intéressantes et logiques et qui méritent plus d'attention que ce que nous aurions pu offrir au cours des douze minutes pendant lesquelles j'ai parlé.

J'interviens, monsieur le président, pour demander à M. McGrath s'il accepterait ce genre de délai, véritablement nécessaire pour élaborer une étude sobre, sérieuse, approfondie et responsable; c'est ce que les membres de la Chambre des communes devraient accorder à une proposition aussi sérieuse.

**M. Allmand:** Monsieur le président, j'invoque le règlement. J'aimerais demander au président quels crédits le Comité a à étudier. Si je comprends bien, nous étudions l'un des crédits de la Commission canadienne des transports. Il y a deux crédits: 75 et 80. Duquel le Comité a-t-il été saisi?

**Le vice-président:** Du crédit 75.

**M. Allmand:** Le Comité a donc été saisi du crédit 75. La seule autre motion qui pourrait être mise aux voix aurait pour but d'amender la question; M. McGrath peut donc présenter une motion ayant pour but d'amender le crédit 75, le faire passer de \$11,596,000 à \$1 s'il le désire. Toutefois, il ne peut présenter une nouvelle motion pour remplacer celle qui a été présentée. J'avoue qu'il peut présenter une motion pour réduire la question dont nous sommes saisis, mais, s'il le fait, aucun règlement ne nous oblige à voter là-dessus immédiatement. C'est le revers de la question principale et, tout comme nous ne pouvons forcer le Comité à voter sur la question principale immédiatement, nous ne pouvons forcer le reste du Comité à voter sur l'amendement à la question principale.

Autrement dit, nous avons le droit de poser des questions sur toutes les responsabilités de la CCT sous ce crédit et je crois que nous devrions le faire. Si M. McGrath veut présenter une motion pour amender le crédit 75, laissez-le faire. Cependant, nous continuerons ensuite la discussion.

**M. McGrath:** Le seul amendement que je serais prêt à présenter aurait pour but de changer le montant à \$1.99.

**M. Allmand:** Même s'il présente la motion et que c'est conforme au règlement, rien n'oblige le Comité à voter immédiatement sur un amendement à la motion principale.

**M. McCleave:** Monsieur le président, puis-je prendre la parole?

**M. Allmand:** J'aimerais d'abord savoir si cette motion est conforme au règlement parce que la seule motion qu'il peut présenter est une motion ayant pour but d'amender la motion principale.

**Le vice-président:** Je suis prêt à rendre ma décision.

**M. McCleave:** Puis-je ou non participer à cette discussion, monsieur le président?

## [Texte]

The Vice-Chairman: Mr. McCleave.

Mr. McCleave: The point I want to make is that we are committing a breach of our regular committee operations if a member, as my colleague has done, interjects on a point of order to put a motion, and I do not think that it has been accepted in any other committee, and I suggest that it not be accepted here.

If you rule that motion is in order for that reason, I shall vote against it. But if my colleague holds off his motion and puts it in regular time after attempting to find his answers from Mr. Pickersgill, I shall make my determination then whether I support him. As it is now, I think that it is wrong for anybody to smuggle in a motion on a point of order and interrupt another member's question.

This is something that certainly in other committees we deal—I feel very annoyed and mad that it should be done this way, and that we have wasted in my opinion a half hour without ever getting into the guts of the thing. Well, I have made my point.

Mr. Duquet: Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: I also agree with the man who just spoke. I think this whole discussion has been out of order. We were discussing a question where Mr. Pickersgill was answering questions from Mr. Skoberg on a definite subject. He has not refused any answer to the questions asked, and then Mr. McGrath comes in with a motion which is based on a point of order that he has put and that has been rejected.

This leads me to think that all the discussion on this has been out of order. The motion should be rejected and we should go back to Mr. Skoberg's matter and let Mr. Skoberg keep on asking questions. Until such time as it is proven here that Mr. Pickersgill refuses to answer questions, I do not see what Mr. McGrath's motion comes in for. This is the situation, and I think we should stick to the regular proceedings of this Committee without interferences that are not due at this time.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would like to make a brief comment.

The Vice-Chairman: Mr. McGrath, you have already spoken. I am prepared to make a ruling.

Mr. McGrath: Can I conclude the debate?

Mr. Rock: Mr. Chairman, I want to speak on this.

The Vice-Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, there is a precedent within this Committee. At the time when I had the floor for questioning, there was a motion made from the Conservative side, if I can use that word, about the passenger service in Southwestern Ontario.

Mr. Skoberg: You are with them now.

## [Interprétation]

Le vice-président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: J'aimerais souligner que nous allons à l'encontre des habitudes du Comité si un député, comme mon collègue l'a fait, interrompt une question relative au règlement pour présenter une motion; je ne crois pas que d'autres comités aient accepté une telle situation; je propose que ce ne soit pas accepté ici non plus.

Si vous déclarez cette motion conforme au règlement, je voterai contre. Cependant si mon collègue retire sa motion et la présente en temps opportun, après avoir tenté de trouver solution à ses questions en interrogeant M. Pickersgill, je déciderai si je dois l'appuyer ou non. Pour le moment, je crois qu'il est mauvais de tenter de faire accepter une motion sur une question relative au règlement et d'interrompre la question d'un autre député.

Ce genre de choses dans d'autres comités... il est très fâcheux que les choses se passent ainsi, que nous ayons perdu une demi-heure sans en arriver à quoi que ce soit. J'ai dit ce que j'avais à dire.

M. Duquet: Monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Je suis de l'avis de celui qui vient de parler. Toute cette affaire n'est pas conforme au règlement. Nous discutons d'un problème; M. Pickersgill répondait aux questions de M. Skoberg sur un sujet précis. Il n'a pas refusé de répondre aux questions qui lui étaient posées; cependant, M. McGrath décide de présenter une motion basée sur une question relative au règlement qu'il a présentée et qui a été rejetée.

À mon avis, toute cette discussion n'est pas conforme au règlement. La motion devrait être rejetée et nous devrions retourner au problème de M. Skoberg; laissons M. Skoberg continuer à poser ses questions. Tant que M. Pickersgill acceptera de répondre aux questions qui lui sont posées, je ne vois pas la nécessité de la motion de M. McGrath. C'est la situation et, à mon avis, nous devrions nous conformer à la procédure habituelle du Comité sans accepter les interventions qui ne sont pas pertinentes.

M. McGrath: J'aimerais dire quelques mots.

Le vice-président: Monsieur McGrath, vous avez déjà parlé. Je suis prêt à rendre ma décision.

M. McGrath: Puis-je mettre fin à ce débat?

M. Rock: J'aimerais dire quelques mots à ce sujet.

Le vice-président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, il y a un précédent au sein du Comité. Quand j'avais la parole, le parti Conservateur a présenté une motion, si je peux utiliser ce mot, ayant trait au service offert aux passagers dans le sud-ouest de l'Ontario.

M. Skoberg: Vous êtes de leur côté maintenant.



## [Text]

**Mr. Rock:** I know, but there is a precedent. I was ruled out, and the Chairman, Mr. Pit Lessard, ruled that the motion stand and they voted on it and at that time, in fact, the government side, if I can use that word, lost. You yourself, Mr. Chairman, voted for that motion at that time. So here is a precedent on which you cannot go back.

● 1155

**Mr. Horner:** I think the Chairman broke the tie on that.

**Mr. Rock:** That is right.

**The Vice-Chairman:** I am prepared to mention the rules. The motion is out of order. Beauchesne, Fourth Edition, Section 311, states the actions the Committee may take if the witness refuses to answer. The Clerk will read Section 311.

**The clerk:** If a witness should refuse to appear on receiving the order of the Chairman, his conduct will be reported to the House . . . If he would still refuse to obey, he may be "ordered to be sent for in custody of the Sergeant-at-Arms", . . . Similar proceedings are taken when a witness refuses to answer questions.

**The Vice-Chairman:** On these grounds, Mr. McGrath's motion to reduce estimates is out of order.

**Mr. McGrath:** What is the purpose of our being here, Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman and Mr. President of the CTC, I have forgotten where we ended off a half hour ago, but I think what the people of the Northwest Territories would like to know--those concerned and those carriers that can provide service--is whether or not public hearings will be held and whether or not, Mr. Pickersgill, you are able to give that indication prior to the review again of the decision that I referred to, 3334. I think that is most important at this particular time.

**Mr. Pickersgill:** I cannot possibly give that assurance, because the application for a review is not up. We have made sure that it will be received but it is not yet even before the committee because the applicant has not yet quite completed it. I was told it would be in today or at the latest tomorrow.

Parliament constituted the Canadian Transport Commission as a court of record. If we do not proceed according to the rules of natural justice we can be taken into the Federal Court. I cannot think of any worse and more unjudicial thing to do, when someone has this responsibility of making a decision after hearing both sides, than to give any hint of what decision would be reached beforehand, even on the question of the procedures.

## [Interpretation]

**M. Rock:** Je le sais, mais il y a un précédent. On m'a dit que ce n'était pas conforme au règlement et le président, M. Pit Lessard, a décidé que la motion serait réservée; on a voté; en fait, le côté du gouvernement, si je peux m'exprimer ainsi, a perdu. Vous-même, monsieur le président, avez voté en faveur de cette motion. Il s'agit donc d'un précédent que vous ne pouvez mettre en question.

**M. Horner:** Je crois que le vote du président fut décisif dans ce cas.

**M. Rock:** C'est exact.

**Le vice-président:** Je suis disposé à citer les règlements. La motion est irrecevable. Beauchesne, quatrième édition, article 311, cite les mesures que peut prendre le Comité si le témoin refuse de répondre. Le greffier lira l'article 311.

**Le greffier:** Si un témoin refuse de se présenter après en avoir reçu l'ordre du président, le Comité fait rapport de sa conduite à la Chambre. . . S'il persiste dans son refus, on peut «ordonner qu'il soit amené sous la garde du sergent d'armes», . . . La même procédure s'applique au témoin qui refuse de répondre aux questions.

**Le vice-président:** Pour ces raisons, la motion de M. McGrath proposant de réduire le budget des dépenses est irrecevable.

**M. McGrath:** Pourquoi sommes-nous ici, monsieur le président?

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, et monsieur le président de la Commission canadienne des transports, j'ai oublié où nous nous sommes arrêtés il y a une demi-heure, mais je pense que les habitants des territoires du Nord-Ouest aimeraient savoir, (les intéressés et les transporteurs qui pourraient assurer du service) si oui ou non on tiendra des audiences publiques et si monsieur Pickersgill est en mesure de l'indiquer avant la révision de la décision à laquelle je me suis référé, à savoir 3334. Je pense que c'est très important actuellement.

**M. Pickersgill:** Je ne peux pas vous donner cette assurance, parce que la demande de révision n'a pas encore été présentée. Nous nous sommes assurés qu'on la recevra, mais elle n'est même pas encore devant le Comité parce que le requérant n'en a pas terminé la rédaction. On m'a dit qu'on la recevrait aujourd'hui ou demain au plus tard.

La Commission canadienne des transports a été instituée par le Parlement en tant que cour d'archives. Si nous ne procédons pas suivant les règles de la plus simple justice, on peut nous traduire devant le tribunal fédéral. Lorsque quelqu'un est chargé de prononcer un jugement après avoir entendu les deux parties, c'est absolument à l'encontre des principes juridiques que de donner d'avance toute indication de la décision qui sera prise, même sur la question des procédures.

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** Mr. Pickersgill, it is not a case of natural justice; it is a case of social justice. Could you possibly tell the Committee who determines whether or not a public hearing will be held, in the interests of social justice for those communities that will be affected?

**Mr. Pickersgill:** Yes, I think I can do that very easily. The law does not require a public hearing to be held. It does require us to hear the interested parties who make interventions. They can be heard either in writing or both in writing and orally. If we undertook to have a public hearing in every individual case, even with 17 commissioners and even if each one could make a final decision, which he cannot under the law, we would be years behind.

**Mr. Skoberg:** May I . . .

**Mr. Pickersgill:** May I finish my answer. In any case where we consider that the written material is not sufficient to enable us to make a fair decision, the committee, whichever committee is seized of the matter, decides to hold a public hearing and asks to have a notice made to that effect.

**Mr. Skoberg:** This will have to be my last question, Mr. Chairman, as I am running out of time. When Sandy Morrison at Transair applied to put a different type of aircraft on his route, would it be fair to say that there was a considerable number of letters of protest or support for that change in route so that you did hold a public hearing at that time? In comparison with the Northwest Territories, with the lesser number of people involved, would this be an indication and a determination as to whether or not a public hearing would be held?

**Mr. Pickersgill:** I have a hard enough time reading my own mind, Mr. Skoberg, and I have never in my life tried to read other people's minds.

I did not sit on this case. I did sit on the Transair case. There was a hearing.

**Mr. Skoberg:** Right.

● 1200

**Mr. Pickersgill:** In this case the Committee decided—I assume for reasons that were satisfactory to them—not to hold a hearing, it would not be a proper or a decent thing for me to start imputing motives to them, and I do not intend to.

**Mr. Skoberg:** I think the real point, and I will conclude on this, is that the people in the Inuvik district of the Northwest Territories, and places like that, are just as equal and entitled to the type of public hearing that we had in regard to TransAir or any other type of service that may be before the Commission. I hope that we . . .

**Mr. Pickersgill:** I do not have any trouble in agreeing with that.

**Mr. Skoberg:** I hope we will not decide or determine whether or not a public hearing will be held on the basis of the location of the

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Monsieur Pickersgill, ce n'est pas un cas de simple justice, mais de justice sociale. Dans l'intérêt de la justice sociale à l'égard des communautés qui seront affectées, pouvez-vous dire au Comité qui décide si oui ou non une audience publique aura lieu.

**M. Pickersgill:** Oui, je pense pouvoir le faire très aisément. La loi n'exige pas qu'une audience publique ait lieu, elle exige que nous écoutions les parties intéressées qui font des interventions. Elles peuvent adresser leurs doléances par écrit ou par lettre et oralement. Si nous décidions de tenir une audience publique pour chaque cas particulier, même avec 17 commissaires et même si chacun d'eux pouvait prononcer un jugement final, ce qu'il ne peut pas faire en vertu de la loi, nous aurions un retard de plusieurs années.

**M. Skoberg:** Puis-je . . .

**M. Pickersgill:** Permettez-moi de terminer ma réponse. En tout cas où nous pensons que des doléances écrites ne sont pas suffisantes pour nous permettre de prononcer un jugement équitable, le Comité, quel que soit celui qui ait été saisi de la question décide de tenir une audience publique et demande qu'un avis soit promulgué à cet effet.

**M. Skoberg:** Ce sera ma dernière question, monsieur le président, il ne me reste pas beaucoup de temps. Dans le cas de la *Transair*, lorsque Sandy Morrison a demandé de mettre en service un différent genre d'avion, est-il juste de dire qu'il y a eu un nombre considérable de lettres de protestation ou d'appui pour ce changement à apporter au service qui vous a mené à tenir une audience publique à ce moment-là? Dans le cas des Territoires du Nord-Ouest, où moins de gens sont en cause, serait-ce là une raison qui déterminerait si une audience publique serait tenue ou non?

**M. Pickersgill:** J'éprouve déjà des difficultés à interpréter mes propres pensées, monsieur Skoberg, et je n'ai jamais essayé au cours de ma vie de lire les pensées des gens.

Je n'ai pas participé aux délibérations concernant ce cas. J'ai participé à celles qui portaient sur celui de la *Transair*, il y a eu une audience.

**M. Skoberg:** Très bien.

**M. Pickersgill:** Dans ce cas-là le Comité a décidé, je suppose pour ses propres raisons, de ne pas tenir d'audience; il serait incorrect que je commence à leur imputer des motifs et je n'ai pas l'intention de le faire.

**M. Skoberg:** Je pense que la question essentielle, et je conclurai là-dessus, est que les habitants du district d'Inuvik dans les Territoires du Nord-Ouest et des endroits de ce genre, ont autant droit au genre d'audience publique qui a été tenue dans le cas de la TransAir ou de tout autre genre de service étudié par la Commission. J'espère que nous . . .

**M. Pickersgill:** Je suis d'accord avec vous.

**M. Skoberg:** J'espère que nous ne déciderons pas si une audience publique sera tenue ou pas d'après l'endroit où le service est assuré.



**[Text]**

service to be offered. I would hope that when you review this case, Mr. Pickersgill, you will realize that the people in that area do want a public hearing and they should be entitled to it if we are really concerned about any type of unity whatsoever.

**Mr. Pickersgill:** I have no trouble whatever in agreeing with you that the geographic location of an operation should not be a factor in determining whether there should be a public hearing. I have taken very careful note of what you have said and I have also taken very careful note of what has been said by certain mayors from the Northwest Territories and by other parties, and I have no doubt that all these factors will be taken into account by the review committee when the application is before it.

**The Vice-Chairman:** The next questioner will be Mr. Horner, followed by Mr. Roberts, Mr. Rock, Mr. Howe and Mr. Carter on the second round. Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Pickersgill, in the fifth annual report of the Canadian Transport Commission you deal with a number of things. You mention the reduction of the subsidy since 1967 and how it started out at \$110 million and is now reducing at the rate of \$14 million a year and will reach its final reduction in the year 1974. We then have a build-up of subsidies under passenger planes. I wonder if a table could be prepared by your department showing the reductions in the subsidies and to whom they are going now. I am referring to what you might call the statutory or normal subsidies that were scheduled for a reduction and of the build-up of subsidies as prescribed in the Transportation Act for passenger service.

**Mr. Pickersgill:** I do not think there would be any trouble whatever, Mr. Horner, in giving it up to March 31 of this year. So far as the reductions of normal payments are concerned, the ratio between the Canadian National and the Canadian Pacific and two or three small railways that get them, plus Canada Steamships which also gets a little bit, it is in the public accounts every year, but we could bring it up to date.

**Mr. Horner:** I just wanted to get the picture.

**Mr. Pickersgill:** In addition, there have been certain claims made for subsidies under passenger services and under some of the protected branch lines, which are protected, and therefore you just calculate what has already been paid up to March 31. I do not think we have them here to put before you, but we could file them with the Committee.

**Mr. Horner:** File them with the Committee so that everybody can see them.

**Mr. Pickersgill:** Yes, we will bring it up to date. There are a number of claims before us that have not yet been determined, but I would not want to put that in. I would just like to give you the information on what has actually been done.

**[Interpretation]**

Monsieur Pickersgill, j'espère que lorsque vous reviserez ce cas vous vous rendrez compte que les habitants de cette région désirent obtenir une audience publique et qu'ils devraient en avoir le droit si nous tenons à l'unité de notre pays.

**M. Pickersgill:** Je suis tout à fait d'accord avec vous que le lieu où se situe une exploitation ne devrait pas être un facteur permettant de décider s'il devrait y avoir une audience publique. J'ai soigneusement pris note de ce que nous avez dit et également de ce qu'ont dit certains maires des Territoires du Nord-Ouest ainsi que d'autres parties. Je suis certain que le Comité de révision tiendra compte de tous ces facteurs lorsque la demande lui sera présentée.

**Le vice-président:** Le prochain député à poser des questions sera M. Horner, suivi de M. Roberts, de M. Howe et de M. Carter au deuxième tour. Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur Pickersgill, dans le cinquième rapport annuel de la Commission canadienne des Transports vous traitez un certain nombre de questions. Vous mentionnez la réduction des subventions depuis 1967 et comment au début elles s'élevaient à 110 millions de dollars et qu'elles sont réduites actuellement à la moyenne de 14 millions de dollars par an et que la réduction finale aura lieu en 1974. Nous avons donc une accumulation de subventions pour les avions de transport de passagers. Je me demande si votre ministère pourrait préparer une table indiquant les réductions apportées aux subventions et à qui elles sont destinées actuellement. Je veux parler de ce que vous pourriez appeler des subventions statutaires ou normales pour lesquelles une réduction était prévue et de l'accumulation de subventions tel que le prévoit la Loi sur les transports en ce qui concerne les services de passagers.

**M. Pickersgill:** Je ne pense pas qu'il sera difficile de vous communiquer ces renseignements pour la période s'étendant jusqu'au 31 mars 1972. En ce qui concerne les réductions de paiements normal, la proportion entre ce que reçoit le Canadien National et le Canadien Pacifique et deux ou trois petites compagnies ferroviaires secondaires, ainsi que la Canada Steamships qui en obtient aussi très peu, tout cela est porté chaque année aux comptes publics; nous pourrions mettre à jour ces renseignements.

**M. Horner:** Je désirerais simplement avoir une vue d'ensemble.

**Mr. Pickersgill:** En outre, certaines réclamations de subventions ont été faites pour les services de transport de passagers et certaines des compagnies ferroviaires secondaires, qui sont protégées et par conséquent vous ne faites que calculer ce qui a été déjà versé jusqu'au 31 mars. Je ne pense pas détenir ces renseignements ici, mais nous pourrions les remettre au Comité.

**M. Horner:** Remettez-les au Comité pour que tout le monde puisse les voir.

**M. Pickersgill:** Oui, nous les mettrons à jour. On nous a soumis un certain nombre de réclamations sur lesquelles nous n'avons pas encore statué, mais je ne voudrais pas les ajouter. J'aimerais simplement vous donner des renseignements sur ce qui a réellement été fait.

**[Texte]**

**Mr. Horner:** Yes. I just want to see the picture.

I will now get into the question of accidents. I read your report and I am inclined to be disappointed in it because the main meat of the report merely refers the whole subject to a further tripartite committee to study in greater detail. However, you do single out a couple of accidents which I would like to question you about. One car was overloaded to the extent of six tons, and this was believed to be part of the fault.

**Mr. Pickersgill:** If you do not mind, Mr. Horner, I am going to ask Mr. Jones to answer that.

● 1205

**Mr. Horner:** Fine. The one car was overloaded, I think moving out of Toronto.

**Mr. D. H. Jones (Chairman, Railway Transport Committee):** I think it was a car of wheat.

**Mr. Horner:** It was a car of wheat, yes, and it was overloaded by six ton. Was it overloaded from the point of view that that particular car was scheduled for a light haul, or was it a standard wheat overloading?

**Mr. Jones:** It is my understanding, Mr. Horner, as I recall the evidence, that that was a car of wheat and that somebody had put six tons too much wheat in it. I could not tell you what the capacity of the car was but it was overloaded. Where that happened, we do not know. I am sure it was a factor that contributed to this accident.

**Mr. Horner:** That was the type of axle that had a journal, as they call it in railroad terminology, the old type of hot box, if I remember correctly.

**Mr. Jones:** The old type of friction journal.

**Mr. Horner:** Yes, the friction deal. Now that we are gearing ourselves to high speed and heavily loaded freight, could you give the Committee any idea what percentage of such types of journals are still in operation on Canadian railroads?

**Mr. Jones:** Yes, if the Committee would bear with me for just a moment. My recollection is that somewhere of the order of 18 to 20 per cent of the freight cars of all descriptions on the Canadian National and Canadian Pacific Railway companies are of the roller-bearing type, the modern type, and I do not think there is any argument at all that they are far superior to what I might call the older type.

The second point I would like to leave with you is that at the present time none of the railways are buying cars with the old type of journal. Any time a new car is purchased it is equipped with the roller-bearing type of journal. The remainder of the cars are of course of this other type. And this extends to all types, although I would expect that you would find that the more modern cars you see mixed in with other cars in freight trains are of the more modern type. I do not think there is any doubt that in your average freight

**[Interprétation]**

**M. Horner:** Oui. Je veux simplement une vue d'ensemble.

J'aborderai maintenant la question des accidents. J'ai lu votre rapport et je suis plutôt déçu parce que l'essentiel du rapport consiste à renvoyer la question à un autre comité tripartite qui devra l'étudier plus en détail. Toutefois, vous signalez un certain nombre d'accidents au sujet desquels j'aimerais vous poser des questions. Une voiture avait un chargement excédentaire de 6 tonnes, et on croit que c'est en partie la cause de l'accident.

**M. Pickersgill:** Si vous n'y voyez pas d'objection, je demanderai à M. Jones de répondre à cette question.

**M. Horner:** Bien. A mon avis, ce wagon était surchargé à son départ de Toronto.

**M. D. H. Jones (président du comité des transports par chemin de fer):** Il s'agissait d'un wagon de blé, je crois.

**M. Horner:** En effet, il s'agissait d'un wagon de blé qui avait une surcharge de six tonnes. Était-il surchargé en ce sens que le wagon était conçu pour porter une charge légère ou s'agissait-il simplement d'une surcharge de blé?

**M. Jones:** Monsieur Horner, comme je me rappelle les témoignages, je pense qu'il s'agissait d'un wagon de blé et que quelqu'un en avait mis six tonnes en trop. Je ne pourrais vous dire quelle était sa capacité exacte mais il était surchargé. Où cela s'est-il produit, nous ne le savons pas. Je suis sûr que c'est un facteur qui a contribué à l'accident.

**M. Horner:** C'était le genre d'essieu qui avait une fusée, comme on dit dans le langage de chemin de fer, le vieux modèle de boîte chaude, si je me souviens bien.

**M. Jones:** L'ancien modèle de fusée à friction.

**M. Horner:** En effet. Maintenant que nous en arrivons à des wagons de marchandises à grande vitesse et lourdement chargés, pourriez-vous indiquer au Comité quel pourcentage de ce modèle de fusée est encore en usage sur les voies ferrées canadiennes?

**M. Jones:** Oui, si le Comité veut bien que je parle encore un instant. Si je me souviens bien, environ 18 à 20 p. 100 des wagons à marchandise de toutes les dénominations circulant sur les voies ferrées des compagnies du Canadien National et du Canadien Pacifique sont du modèle coussinet à rouleaux, le genre moderne, et je ne crois pas que l'on puisse aucunement affirmer qu'ils sont bien supérieurs à ce que je pourrais appeler le modèle ancien.

Je voudrais vous signaler en deuxième lieu qu'actuellement, aucune des compagnies de chemin de fer n'achète de wagon muni de l'ancien modèle de fusée. Chaque fois que l'on achète de nouveaux wagons, ils sont munis d'un système de rouleaux à coussinets. Le reste est évidemment de l'autre modèle. Et cela vaut pour tous les wagons, bien que je ne sois pas surpris si vous constatiez que les wagons plus modernes que vous voyez parmi les autres dans les trains de marchandise sont d'un modèle plus récent. A mon avis, il



## [Text]

train the majority of the cars are equipped with the old type journal. And this is a cause of great concern. I would like to say, too, that over the last year or so both railways, at the insistence of the Railway Transport Committee, have been concentrating their efforts on improving their maintenance techniques, inspection techniques, lubrication and all the things that go into this older type of journal to reduce that type of equipment as a factor in accidents. I do not have with me the actual figures, but I would be glad to obtain them for you. I think it is correct to say that whereas two or three years ago one of the largest single factors in the cause of derailments on Canadian railways was this old type of journal of which you are speaking. That is now no longer the case, because they are being better looked after, they are being better lubricated, they are being better inspected, a higher class of work is being done by all of the ranks of the people who work on the railway to make sure that they run farther and more safely. I hope that answers your question.

● 1210

**Mr. Horner:** Yes, very well. Just to follow up this accident thing, I have a couple more questions. On the one occasion there was an accident where a special rail car roller bearing got too hot and the axle in fact broke. I throw this out as a suggestion. Would it be of any benefit to have another set of trucks, another set, as they would say, of dollies in the middle? These special cars for hauling automobiles are extremely long and some of the tank cars are too. I notice there has been some concern with propane and so on. Would it be of any advantage to have another set of trucks in exactly the middle of the longer cars? This would tend, if the load was relatively closely balanced, to keep the train upright and in the case of that particular accident, as I understand, it would have prevented it.

**Mr. Jones:** I would have to say right away, Mr. Horner, that I am not professionally or technically qualified to do that. I would say also that it is a suggestion that I am prepared to pass on. I would like to add that the accidents of the kind we are discussing that occur with roller bearing equipment are so few that the railways, and I think we too, feel that when the entire fleet becomes equipped with roller bearings, that aspect of the problem will be just about licked.

I do know and have seen here and there the kind of situation you are talking about. You are talking about an 85 or a 90 foot car, and there are some that do have double sets of trucks. I would suspect that is in order to carry the load better and spread it more evenly. I really would have to say that I could not say whether that would solve the problem. But I am certainly prepared to pass it on to the experts.

**Mr. Horner:** I have one other question with regard to the accident in the Fraser Valley. If my memory serves me right, there was a series. I saw only the account of the one accident, while the

## [Interpretation]

n'y a aucun doute à ce sujet, dans un train de marchandises moyen, la plupart des wagons sont munis du vieux système de fusée d'essieu. Et c'est une cause de grande inquiétude. J'aimerais également ajouter qu'au cours de la dernière année, les deux compagnies de chemin de fer, sur l'insistance du Comité des transports par voie ferrée, ont concentré leurs efforts en vue d'améliorer leurs techniques d'entretien, d'inspection, de lubrification et toutes les opérations relatives à ce modèle ancien de fusée d'essieu en vue de réduire les causes d'accidents que ce matériel peut entraîner. Je n'ai pas avec moi les chiffres réels mais je me ferai un plaisir de vous les procurer. A mon avis, il est juste de dire qu'il y a deux ou trois ans, cet ancien modèle de fusée d'essieu dont vous parlez présentement constituait à lui seul un des plus importants facteurs parmi les causes de déraillement sur les voies ferrées canadiennes. Ce n'est plus le cas maintenant, car étant donné que l'on en prend mieux soin ils sont mieux lubrifiés, et mieux inspectés. Le travail effectué par tous ceux qui travaillent sur les chemins de fer est plus soigné afin de s'assurer que les trains circulent plus loin et avec plus de sécurité. J'espère que cela répond à votre question.

**M. Horner:** Très bien. Dans le même ordre d'idée, concernant cet accident, j'ai deux autres questions à poser. Il y a eu un accident lorsque le rouleau à coussinets d'un wagon spécial s'est trop réchauffé et que l'essieu s'est cassé. Voici ma pensée. Serait-il avantageux d'avoir un autre ensemble de wagons, un autre ensemble, disons, de chameaux au milieu? Ces wagons spéciaux affectés au transport d'automobiles sont très longs et certains des wagons citernes le sont également. Je remarque qu'il y a eu certaines inquiétudes concernant le gaz propane et ainsi de suite. Y aurait-il quelque avantage d'avoir un autre ensemble de wagons exactement dans le centre des wagons plus longs? Si la charge était plutôt balancée, cela permettrait de garder le train en équilibre stable et dans le cas de cet accident en particulier, comme je le comprends, cela aurait permis de l'éviter.

**M. Jones:** Je dois dire immédiatement, monsieur Horner, que, professionnellement ou techniquement parlant, je n'ai pas la compétence pour agir ainsi. Je pourrais dire également que je suis prêt à communiquer votre idée à ceux qui s'intéressent au sujet. J'aimerais ajouter cependant que les accidents de ce genre dont on discute présentement et qui arrivent à l'équipement de rouleaux à coussinets sont si peu fréquents que les chemins de fer, et nous aussi d'ailleurs, prétendent que lorsque toute la flotte deviendra munie de rouleaux à coussinets, cet aspect du problème sera à peu près disparu.

J'ai vu un peu partout ce genre de situation dont vous parlez. Vous parlez d'un wagon de 85 ou 90 pieds de long et il y en a certains qui ont des ensembles doubles de wagons. Je pense que c'est dans le but de mieux supporter la charge et de la répartir plus également. Je ne saurais dire si cela résoudrait le problème. Je suis cependant certainement prêt à communiquer votre remarque aux experts.

**M. Horner:** J'ai une autre question concernant l'accident qui est survenu dans la vallée du Fraser. Si je m'en rappelle bien, il y en a eu une série. J'ai vu seulement le compte rendu d'un accident alors que

## [Texte]

other one was near Kamloops with propane and sulphur, or hydrocarbons and sulphur. But there was a series of accidents, two or three at least, between Kamloops and Boston Bar. But here you mention that the slide detector fence has been out of service for several weeks prior to the accident as a result of having been activated by the snow and accumulated plowing operations and natural fall. A white warning light, which, when lighted, indicates that the fence is broken had been disconnected for some time prior to the accident.

I am aware of approximately when the slide detector fence went into business. To your knowledge and in your inquiries into the safety concept of railroading in the mountains, has it proven successful in past years?

**Mr. Jones:** I think I can answer that very positively, yes. It is a very important aid to safe train operation in this type of territory. As you know, in the mountain regions of both railways you find that. In certain areas of Northern Ontario, on the main line—I know the C.P.R., and perhaps on the C.N.R. as well—you are subject to either rock fall or rock slide or mud slide.

In this particular case the commission reached the conclusion which is stated in the report, which is to this effect that the slide detector fence simply should have been back in service before it was. The mention of the white warning light is perhaps a little confusing: that is the Canadian National practice. This is a special light that when it activates it indicates to the crew of an on-coming train that the slide detector fence, which is a series of wires very delicately moored to posts, has been pushed or broken by rock or snow and that there is danger ahead, so they should bring their train to a stop.

● 1215

On the Canadian Pacific Railway where they have the same type of installation, it is directly connected to the signal system so that the engine approaching a danger area sees a red light which means he has got to bring his train to a stop.

**Mr. Horner:** The CPR system would appear to be better than the CNR: would that be a correct assumption?

**Mr. Jones:** There is much argument back and forth about this between railway men, Mr. Horner, but my view is that it is better to tie it in with the positive signal system that railway men are used to operating under. There is a school of thought that goes the other way. It is a complex subject. All I can do is give you my own opinion, and of course, as I have said, I am not a railway man, but I was one of those who heard the evidence during this inquiry and that was the conclusion that I reached.

**Mr. Horner:** In this case three front-end men lost their lives.

**Mr. Jones:** Absolutely.

**Mr. Horner:** It seems to me somebody was very, very neglectful in allowing the system, if it was useful at all and if you will

## [Interprétation]

l'autre est arrivé tout près de Kamloops avec des wagons remplis de gaz propane et de soufre ou d'hydrocarbures et de soufre. Mais il y a eu une série d'accidents, deux ou trois au moins, entre Kamloops et Boston Bar. Cependant vous mentionnez ici que la clôture de détection avait été hors d'usage pendant plusieurs semaines avant l'accident à cause de l'accumulation de neige produite par le chasse-neige et les rafales. Un voyant blanc qui, lorsque allumé, indique que la clôture est brisée, avait été débranché pendant quelque temps avant l'accident.

Je suis au courant de la date approximative où la clôture de détection fut mise en place. Pour votre gouverne et dans vos enquêtes dans le domaine de la sécurité du parcours des chemins de fer dans les montagnes, est-ce qu'il a été prouvé que ce fut une réussite au cours des années passées?

**M. Jones:** Je puis répondre à cela très positivement. Il s'agit d'une aide très importante à la sécurité de l'opération des trains dans ce genre de territoires. Comme vous le savez, dans les régions montagneuses des deux lignes de chemin de fer, vous pouvez constater cela. Dans certaines régions du nord de l'Ontario, sur la ligne principale, je sais qu'il en est ainsi sur la ligne du Canadien Pacifique et peut-être du Canadien National, il y a danger d'éboulis de roches ou de boue.

Dans ce cas particulier, la Commission en vint à la conclusion qui est mentionnée dans le rapport, à savoir que la clôture de détection aurait dû simplement être remise en service avant qu'elle ne le fut. La mention du signal lumineux blanc prête peut-être un peu à confusion: c'est une coutume du Canadien-National. Il s'agit d'une lumière spéciale qui, lorsqu'elle s'allume, indique à l'équipage d'un train qui arrive que la clôture détectrice d'éboulements—constituée par plusieurs fils délicatement accrochés à des poteaux—a été poussée ou brisée par un rocher ou de la neige, et qu'il y a danger à poursuivre; de sorte qu'on sait qu'il faut arrêter le train.

Le Canadien-Pacifique a le même genre d'installation, mais elle est directement raccordée au système de signalisation. Ainsi, le mécanicien à l'approche d'une région dangereuse voit luire une lumière rouge qui le prévient qu'il doit arrêter son train.

**M. Horner:** Ce système du CP semble l'emporter sur celui du CN, n'est-ce pas? Ma supposition est-elle exacte?

**M. Jones:** Les cheminots en ont beaucoup discuté, monsieur Horner, mais j'estime qu'il est préférable de le raccorder à un système positif de signalisation dont les cheminots ont l'habitude. Mais d'autres pensent le contraire. La question est complexe. Je ne puis que vous donner mon opinion, et bien sûr, comme je l'ai dit, je ne suis pas cheminot, mais j'étais parmi ceux qui ont entendu les témoignages au cours de cette enquête et c'est la conclusion que j'en ai tirée.

**M. Horner:** Dans le cas en question, trois personnes ont perdu la vie.

**M. Jones:** Absolument.

**M. Horner:** Il me semble que quelqu'un s'est montré fort négligent en tolérant que ce système—et vous vous souviendrez



**[Text]**

remember I let off asking whether it was a useful system—you said it was—to stay disconnected for some time prior to the accident. This is your report and your findings.

**Mr. Jones:** That is right, those are our findings and I can assure you that that sort of thing is not happening any more. The Railway Transport Committee, as the report indicates, has been concentrating a good deal of its effort particularly during this bad winter on that part of the country.

We hear a lot from the members of train crews, engine men, conductors and their union representatives on the problems in that area. Canadian National, particularly, and I say "particularly" because of this particular accident, is spending a great deal of money concentrating on trying to better operating conditions through the Rocky Mountains. It is not going to be done overnight, but the short-term steps that should be taken are in our opinion being taken. While we are by no means satisfied with the situation there any more than the railway management is, we are encouraged by the fact that steps are being taken for the better protection of the men who are operating these trains and the people who ride on the passenger trains.

**The Vice-Chairman:** Mr. Horner your time has expired.

**Mr. Benjamin:** Could I ask a supplementary on a specific. . .

**The Vice-Chairman:** You have been on for 17 minutes.

**Mr. Horner:** Mr. Jones was too late in his answers.

**Mr. Jones:** I am sorry; I will be glad to restrict them.

**The Vice-Chairman:** Go ahead, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** On this Fraser Canyon wreck in which three men were killed, do you know whether or not any compensation was paid. This is obviously due to negligence of some kind. A slide detector was not in operation and therefore they hit a slide. Has any compensation been paid to the families of those three men, and does the commission have the authority to order compensation in such a case? Do they have the authority to order any disciplinary action and have they the authority to levy a penalty in the form of a fine on the company? That is three supplementaries.

**Mr. Horner:** What about a law suit by the dependents?

**Mr. Jones:** I could perhaps answer them each in order as best I can. The commission has no jurisdiction over the payment of compensation. That would come under the workmen's compensation laws, I suppose, of the Province of British Columbia, and whether these men or their families have been paid or are receiving benefits, I do not know. We could find out but I, personally, do not know.

**[Interpretation]**

qu'en parlant je m'interrogeais sur l'utilité de ce système—vous avez dit qu'il était utile—demeure débranché, pour quelque temps juste avant l'accident. Voilà votre rapport et vos constatations.

**M. Jones:** C'est exact, ce sont là nos constatations et je puis vous assurer que ce genre d'accident ne se renouvellera pas. Comme ce rapport l'indique, le comité des transports par chemin de fer a concentré une bonne partie de ses efforts à cette région du pays, tout particulièrement au cours du rigoureux hiver que nous venons de passer.

Nous apprenons beaucoup du personnel de trains, mécaniciens, conducteurs et délégués des syndicats, sur les problèmes de cette région. Le CN particulièrement, et je dis «particulièrement», à cause de cet accident, affecte des sommes importantes pour essayer d'améliorer les conditions d'exploitation à travers les Rocheuses. On n'y parviendra pas du jour au lendemain, mais les mesures qui doivent être prises à court terme sont, à notre avis, en cours de réalisation. Bien que nous ne soyons pas, plus que la direction du chemin de fer, satisfaits de la situation là-bas, nous sommes encouragés par les mesures qui sont prises en vue d'assurer une plus grande protection au personnel qui conduit ces trains et à leurs usagers.

**Le vice-président:** Monsieur Horner, votre temps de parole est écoulé.

**M. Benjamin:** Puis-je poser une question supplémentaire sur un point particulier. . .

**Le vice-président:** Vous avez déjà parlé pendant 17 minutes.

**M. Horner:** M. Jones a trop tardé dans ses réponses.

**M. Jones:** Je regrette; je serai heureux de les abréger.

**Le vice-président:** Allez-y, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Au sujet de cet accident du canyon Fraser où trois hommes sont morts, savez-vous si on a versé une indemnité? Il est clair qu'il y a eu négligence. Un détecteur n'a pas fonctionné et le train a percuté un éboulement. Les familles des trois victimes ont-elles été indemnisées, et dans ce cas, la Commission est-elle autorisée à verser des indemnités? A-t-elle l'autorité nécessaire pour prescrire des mesures disciplinaires et imposer une sanction sous forme d'amende à la compagnie? Voilà trois questions complémentaires.

**M. Horner:** Et les poursuites intentées par les personnes à charge des victimes?

**M. Jones:** Je vais m'efforcer de répondre à chacune d'elles, dans l'ordre. La Commission n'est pas compétente quant aux versements d'une indemnité. Cela relèverait, je suppose, de la loi sur les accidents du travail de la province de la Colombie-Britannique et, savoir si les accidentés ou leurs familles ont touché des prestations, je ne saurais dire. Mais nous pourrions le savoir.

## [Texte]

● 1220

Mr. Horner interjected, "What about the law suit?" That is a matter for settlement by the law courts. Certainly the commission has no jurisdiction to award damages as a result of a negligent action on the part of a railway employee. . .

Mr. Benjamin: Or management.

Mr. Jones: I beg your pardon?

Mr. Benjamin: Or the company as a whole.

Mr. Jones: The company or any employee, quite right.

Then I can refer you specifically to the powers of the commission in answer to your third question by referring to the Railway Act, if you will just bear with me a moment, and indeed this was the section under which the inquiry was held, Section 226 of the Railway Act, which says that following an inquiry:

... the Commission may act upon such report and may order the company to suspend or dismiss any employee of the company whom it may deem to have been negligent or wilful in respect of any such accident.

So we do have the power.

Mr. Benjamin: In addition to the employee, what about the responsibility of the company in the matter of slide devices—the management not seeing to it that employees were carrying out their duties. Can you also place a penalty on the company as such?

Mr. Jones: If there is an order or regulation of the commission which a railway company is obliged to obey and it does not obey that regulation or order, there is provision in the Railway Act for the imposition of a penalty, a fine.

Mr. Benjamin: This might be your case for one.

The Vice-Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Mr. Chairman, I would like to direct my questions particularly to the area of commuter service which is of great concern . . .

Mr. Horner: Mr. Chairman, on a point of order, I wonder if I might enquire as to how long we are going to be sitting and whether Mr. Pickersgill will be back because I had further questions. In fact, the most important questions I have, I left to the last.

The Vice-Chairman: Gentlemen, it is about 12.30 p.m. and Mr. Pickersgill can be brought back.

Mr. Horner: No problem there.

Mr. McGrath: When do we sit again, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Next Tuesday, I believe it is: April 25, at 8.00 o'clock at night. Will that suit you, Mr. Pickersgill?

## [Interprétation]

M. Horner a ajouté: «Que dire des procédures? », c'est une question qui doit être réglée par le tribunal. A coup sûr, la Commission n'est pas autorisée à verser une indemnité à la suite d'une négligence d'un employé du chemin de fer. . .

M. Benjamin: Ou de la direction.

M. Jones: Pardon?

M. Benjamin: Ou de la compagnie elle-même.

M. Jones: La compagnie ou un de ses employés, tout juste.

En réponse à votre troisième question, je puis vous renvoyer aux pouvoirs de la Commission, qui sont précisés dans la loi sur les chemins de fer, si vous voulez bien m'attendre un moment, et justement c'est en vertu de cet article, l'article 226 de la loi sur les chemins de fer que l'enquête a été conduite. Cet article dit que:

... A la suite d'une enquête, la Commission peut agir et peut ordonner à la compagnie de suspendre ou destituer ceux de ses employés qu'elle juge coupables de négligence ou de faute à l'égard de l'accident.

Nous avons donc la compétence.

M. Benjamin: L'employé mis à part, que dire de la responsabilité que la compagnie assume dans cette question des mesures de protection contre les éboulements, si la direction ne veille pas à ce que ses employés s'acquittent de leurs fonctions. Pouvez-vous aussi imposer une sanction à la compagnie elle-même?

M. Jones: S'il y a un règlement de la Commission auquel est astreinte une compagnie de chemins de fer et qu'elle le transgresse, il n'y a dans la loi des chemins de fer aucune disposition quant à l'imposition d'une sanction ou d'une amende.

M. Benjamin: Le moment serait peut-être venu d'en prévoir une.

Le vice-président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Monsieur le président, j'aimerais poser mes questions surtout à propos du service des trains banlieue qui est un sujet très important. . .

M. Horner: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement et je me demande si nous allons attendre ici longtemps et si M. Pickersgill va revenir, parce que j'ai d'autres questions. En fait, j'ai conservé pour la fin les plus importantes.

Le vice-président: Messieurs, il est environ 12 h. 30 et nous pouvons rappeler M. Pickersgill.

M. Horner: Aucune difficulté.

M. McGrath: Quand siégeons-nous à nouveau, monsieur le président?

Le vice-président: Mardi prochain, je crois: le 25 avril, à 20h. Cela vous convient-il, monsieur Pickersgill?



## [Text]

Mr. Pickersgill: As far as I know, there is no impediment.

The Vice-Chairman: Is April 25 at 8 o'clock at night all right?

Mr. Horner: We can meet in the afternoon, if you like; 3.30 p.m. would be just as good, as far as I am concerned.

Mr. Pickersgill: It would suit me a lot better than eight o'clock at night.

The Vice-Chairman: And April 27, at eleven o'clock in the morning?

Mr. Horner: Why not have it at any hour on Tuesday? The sooner the better.

The Vice-Chairman: We can have it both days. We have lots of questions yet. At 8.00 p.m. on Tuesday, I believe the meeting rooms are taken.

Mr. Pickersgill: Would you give me the option of finding out which is . . .

Mr. Horner: I do not know why, all of a sudden, Mr. Chairman, we cannot sit in the morning or the afternoon, because I can well remember other committees wanting to sit even Wednesday evening and Wednesday morning, which is the normal time set aside for caucuses. There is nobody attending the House of Commons to listen to the great debates going on there in the afternoons. I should not say "nobody" as there is a minimum of a quorum, and so I cannot see any reason why we cannot, all of a sudden, sit in the afternoon.

The Vice-Chairman: Mr. Horner, we will try to arrange one in the afternoon, if it is possible.

Mr. Horner: Then we can hear him on Tuesday evening, too!

Mr. Pickersgill: In those circumstances, perhaps you might not mind sitting a little longer this morning and directing questions to Mr. Jones on safety because he cannot be here. He has a hearing which Mr. Horner would not want him to miss.

The Vice-Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Could you tell me, Mr. Pickersgill, whether the commission really considers the provision of commuter services to be beyond the scope of its responsibility, and if so, what are the grounds for that determination on its part?

• 1225

Mr. Pickersgill: Any commuter service that now exists, of course, that is performed by a federal railway is under the jurisdiction of the Canadian Transport Commission and indeed, we are carrying out an investigation as provided by a section of the act into the existing commuter services on application of one of the railways.

## [Interpretation]

M. Pickersgill: Je n'y vois pas d'objection.

Le vice-président: Le 25 avril à 20h. vous convient-il?

M. Horner: Nous pouvons nous réunir l'après-midi, si vous le voulez; 15h,30, me conviendrait tout aussi bien.

M. Pickersgill: Cette heure me conviendrait bien mieux que 20h.

Le vice-président: Et le 27 avril à 11h.?

M. Horner: Pourquoi ne pas nous réunir mardi à n'importe quelle heure? Le plus tôt sera le mieux.

Le vice-président: Nous pouvons nous réunir les deux jours. Il nous reste encore beaucoup de questions. A 20h. le mardi, je crois que toutes les salles sont occupées.

M. Pickersgill: Me laisseriez-vous la liberté de trouver celle qui est . . .

M. Horner: Je ne sais pas pourquoi, monsieur le président, nous nous trouvons tout à coup dans l'impossibilité de siéger le matin ou l'après-midi, car je me souviens très bien que d'autres comités attendaient pour se réunir même le mercredi soir et le mercredi matin, qui est le temps normalement réservé aux caucus. Personne ne se trouve alors à la Chambre des communes pour écouter les grands débats qui s'y déroulent dans l'après-midi. Je ne dirais pas «personne» parce qu'il y a quorum; et je ne vois donc pas pourquoi il nous est tout à coup impossible de nous réunir l'après-midi.

Le vice-président: Monsieur Horner, nous tâcherons si possible de nous réunir une fois l'après-midi.

M. Horner: Alors, nous pourrions l'entendre mardi soir également!

M. Pickersgill: Dans ces conditions, peut-être consentirez-vous à prolonger un peu la séance ce matin et à poser à M. Jones vos questions sur la sécurité, car il ne pourra être là. Il a une audience que M. Horner ne voudrait sûrement pas lui faire manquer.

Le vice-président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Pouvez-vous me dire, monsieur Pickersgill, si la Commission considère que les services de banlieue échappent à sa responsabilité, et si oui, quelles sont les raisons qui l'ont amenée à cette décision de sa part?

M. Pickersgill: A l'heure actuelle, tout service de train-navette assuré par un chemin de fer fédéral relève de la Commission canadienne des transports. Nous sommes actuellement en train d'effectuer une enquête, conformément à une disposition de la loi, sur les services de train-navette en exploitation, à la demande des chemins de fer.

**[Texte]**

What we cannot do is to pay compensation for their losses. We can make a report to the Governor in Council and I suppose in our report, if we so decided, we could tell the Governor in Council we thought that there was merit in paying the compensation, but we cannot pay it.

It does happen that in the case of certain services that if they were in Montreal they would probably be regarded as commuter services. Because they are in Toronto, they are treated as ordinary passenger services and they are eligible for the subsidy. I refer particularly to the Georgetown-Guelph CNR, to the CPR to Peterborough and Havelock. I do not mean that Peterborough is within commuting distance but most of the passengers in Montreal would be regarded as commuters.

Indeed, we even went further in the case of the Canadian National. We recommended that they put two trains on a day instead of one and extend the service from Markham to Stouffville and because under the law it is a passenger service and not a commuter service they are entitled to get 80 per cent of their losses. However, in the case of services that are regarded as commuter services, we have no power to pay compensation, but we could make a report to the Governor in Council.

**Mr. Roberts:** Have you ever made any such report?

**Mr. Pickersgill:** We are in the process of investigating the services where they exist which is in Montreal. However, we have not finished the investigation yet because we do not accept the railways' views of what their losses are. We investigate on our own.

**Mr. Roberts:** How do you distinguish between commuter services and passenger services? I think in Section 261 it talks about services—persons who commute principally between points on a railway; that presumably means any passenger who goes from one point on a railway to another point on the railway.

**Mr. Pickersgill:** I think the railways themselves have some historical classification. In fact I believe, subject to correction, practically all the commuter services in the country are on the outskirts of Montreal. In fact, there are no other commuter services . . . It is like being an Indian. Being a commuter train is like being an Indian. There is nothing intrinsic about it. It is what the law says it is.

**Mr. Benjamin:** Could I just interject by reason of explanation. Historically, the railways have always had commuter fares. They have classed a passenger as a commuter if he is a regular user on an almost daily basis. The railways for decades have had commuter fares but the commuters rode on passenger trains.

**Mr. Roberts:** There is a certain arbitrariness to this. Surely, it is not related to the paying structure.

**Mr. Pickersgill:** The arbitrariness was the arbitrariness of Parliament. It was not ours. I am here in a much humbler guise.

**Mr. Roberts:** Perhaps I am being a bit dense about it, but what is the arbitrariness that Parliament has imposed on this? The thinking was traditionally established.

**[Interprétation]**

Ce que nous ne pouvons pas faire, c'est combler leur déficit. Nous pourrions faire rapport au gouverneur en conseil et lui dire, je suppose, si nous le voulions, qu'à notre avis, il y avait avantage à leur verser une indemnité, mais que nous ne pouvons nous en charger.

Il arrive de fait, dans certains cas que, si ces services étaient à Montréal, ils seraient probablement considérés comme des services de train-navette. Mais parce qu'ils sont à Toronto, ils sont considérés comme des services-voyageurs ordinaires et ils ont droit à la subvention. Je songe, entre autres, au CN entre Georgetown et Guelph et au CP entre Peterborough et Havelock. Je ne veux pas dire que Peterborough est à la distance d'une banlieue, mais la plupart des voyageurs de Montréal seraient considérés comme des banlieusards.

Nous sommes même allés plus loin dans le cas du Canadien national. Nous avons recommandé qu'il mette deux trains en service chaque jour au lieu d'un seul et de prolonger la desserte de Markham à Stouffville et parce que, selon la loi, c'est un service-voyageurs et non un service de train-navette, il a droit à recouvrer 80 p. 100 de son déficit. Toutefois, en ce qui concerne les services qui sont considérés comme des services de train-navette, nous ne pouvons leur verser d'indemnité, mais nous pourrions faire rapport au gouverneur en Conseil.

**M. Roberts:** Avez-vous déjà fait un rapport de ce genre?

**M. Pickersgill:** Nous sommes en train d'effectuer une enquête sur ces services-là, où ils sont, c'est-à-dire, à Montréal. Cette enquête n'est pas encore terminée, parce que nous n'acceptons pas le point de vue des chemins de fer sur leur déficit. Nous enquêtons pour notre propre compte.

**M. Roberts:** Comment faites-vous la distinction entre les services de train-navette et les services-voyageurs? A l'article 261, il est question des services, des personnes qui voyagent régulièrement entre des points situés sur le chemin de fer; cela signifie probablement tout voyageur qui va d'un point à un autre sur la ligne.

**M. Pickersgill:** Je crois que les chemins de fer eux-mêmes ont un classement depuis longtemps. De fait, je crois, sauf erreur, que presque tous les services de train-navette au Canada se trouvent dans la périphérie de Montréal. En réalité, il n'y en a pas d'autres. C'est comme être un Indien. Être un service de train-navette, c'est comme être un Indien. Il n'y a rien d'intrinsèque là-dedans. Il est ce que la loi stipule qu'il est.

**M. Benjamin:** Puis-je intervenir pour donner une explication. Les chemins de fer ont toujours eu des tarifs de banlieues. Ils ont classé les voyageurs comme banlieusards s'ils utilisent régulièrement le train tous les jours. Les chemins de fer ont, depuis des décennies, des tarifs de banlieusards mais ces derniers empruntent des trains de voyageurs.

**M. Roberts:** C'est plutôt arbitraire. Cela n'est certainement pas lié au prix des billets.

**M. Pickersgill:** C'est le Parlement qui est arbitraire et non nous-mêmes. Je suis ici à titre beaucoup plus modeste.

**M. Roberts:** Mon esprit est peut-être un peu obtus mais de quelle façon le Parlement est-il arbitraire dans cette question? C'est une façon de penser traditionnelle.



## [Text]

**Mr. Pickersgill:** You are asking me what I thought when I introduced this legislation. Perhaps because I have a kind of rural orientation, I think that I thought that people who lived in big cities should pay their passage instead of having it paid by the taxpayers. That may have been the reason. I have rather forgotten now. It was six or seven years ago now.

**Mr. Roberts:** If you look at the legislation, for an interested layman it is very difficult to decide on the basis of legislation what is the distinction between the two services. I am going to get some kind of elaboration that makes it easier.

● 1230

**Mr. Pickersgill:** I would think that if a railway established a new commuter service, and called it that—and indeed I suspect that under the law and perhaps I am making a mistake by giving an opinion—Mr. Jones may disagree—it would not be eligible for subsidy if they did it on their own. The law dealt with the situation as it was in 1967 and I think most people assumed that however long the existing passenger train services might last, it was unlikely any new ones would be established and therefore no provision was made for it.

**Mr. Roberts:** For instance, are the GO services East and West of Toronto subject to the jurisdiction of the commission?

**Mr. Pickersgill:** Yes, the trains are subject to the jurisdiction of the commission but there is a contract between the Government of Ontario and the Canadian National. The trains are run by Canadian National on behalf of the Government of Ontario and in so far as the financial relationship is concerned, that is no concern of the commission whatever. All we are concerned with is the safety and the enforcement of the ordinary law in so far as it applies to us.

**Mr. Roberts:** You are not concerned with the user fees which they charge.

**Mr. Pickersgill:** Since it is a voluntary contract entered into voluntarily by both sides we have not concerned ourselves with this. Whether we would have some jurisdiction if there were some dispute, is a question that I would prefer to get legal advice on. I am a layman, and I would not even ask Mr. Jones though he is a good lawyer, to give me advice.

**Mr. Roberts:** Perhaps you could take this under consideration and ask for some legal advice because there are users of the system who feel that the recent increases in fees are unwarranted. The commission might be asked to look at this.

**Mr. Pickersgill:** If somebody made a petition to us, then we would have to deal with it. When I was Minister of the Crown, as I once was, I was warned never to give free legal advice even to members of Parliament. I think it is even more important when you are a court not to hand out legal advice to potential litigants. You wait until the litigant appears before you to state his case. Then you determine, on the basis of the stated case, whether you have any jurisdiction. I do not think I would want to make promiscuous

## [Interpretation]

**M. Pickersgill:** Vous me demandez à quoi je pensais lorsque j'ai présenté cette loi. Peut-être est-ce qu'à cause de ma tournure d'esprit rurale, j'estime que les citoyens devraient payer leur propre transport plutôt que de le faire payer par les contribuables. C'était peut-être là la raison. Je l'ai plus ou moins oubliée à présent. Il y a 6 ou 7 ans de cela.

**M. Roberts:** Si un profane consulte la loi, il lui est très difficile en s'appuyant sur elle de faire la distinction entre les deux services. J'espère avoir des détails qui me permettront de mieux comprendre.

**M. Pickersgill:** Je crois que si un chemin de fer établit un nouveau service de train-navette et le nomme ainsi, il n'aura pas droit à la subvention conformément à la loi s'il le fait de son propre chef—M. Jones n'est peut-être pas d'accord. La loi statue sur la situation qui existait en 1967 et je crois qu'on supposait généralement alors que, peu importe combien de temps les services-voyageurs existeraient, il était peu probable qu'il y en aurait de nouveaux et par conséquent, il n'y a pas eu de dispositions à cet effet.

**M. Roberts:** Les services GO à l'est et à l'ouest de Toronto relèvent-ils de la compétence de la Commission?

**M. Pickersgill:** Oui, les trains relèvent de la compétence de la Commission, mais il y a un contrat entre le gouvernement de l'Ontario et le Canadien National. Les trains sont exploités par le Canadien National pour le gouvernement de l'Ontario et l'aspect financier ne concerne en rien la Commission. Tout ce qui nous intéresse, c'est la sécurité et l'application de la loi en ce qu'elle nous concerne.

**M. Roberts:** Vous n'avez rien à voir avec les tarifs appliqués aux voyageurs.

**M. Pickersgill:** Puisqu'il s'agit d'un contrat facultatif passé librement entre les deux parties, nous ne nous en sommes pas occupés. Si un désaccord survenait, je ne sais si nous aurions compétence; il faudrait consulter un avocat. Je suis un profane et je ne demanderais même pas à M. Jones qui est un bon avocat de me conseiller.

**M. Roberts:** Vous devriez peut-être y songer et demander conseil à un avocat car certains usagers du service estiment que les récentes hausses de tarif ne sont pas justifiées. Il se peut que la Commission en soit saisie.

**M. Pickersgill:** Si quelqu'un nous présentait une pétition, il nous faudrait nous en occuper. Lorsque j'étais ministre de la Couronne, car je l'ai été, on m'a averti de ne jamais donner de conseil juridique gratuitement, même à un député. Je crois qu'il est encore plus important pour un tribunal de ne pas donner de conseil juridique à d'éventuels plaideurs. Vous attendez que la partie plaidante compare devant vous pour établir sa cause. Après quoi, vous déterminez d'après les faits établis si vous avez compétence ou non. Je ne

## [Texte]

statements about what jurisdiction there might be. In fact, to be promiscuous in any way is not in my nature.

**Mr. Roberts:** The desire, it seems to me, in the commission's operation is that while they must consult with interested parties when it is a question of closing down a service, there is, so far as I understand it, no specific provision which requires consideration of concerned interest in the providing of new services.

**Mr. Pickersgill:** The world has advanced since 1967. In 1967 nobody contemplated, not even remotely contemplated, that anybody would ever want to establish a new passenger train service within the scope of the activities of Parliament. There is a very big question that I would not want to express any kind of opinion on as to the question of who should provide services for great metropolitan areas. Should they be paid for by the taxpayers all over Canada? Should they be paid for by the users? If the users are not going to pay for them, should they be paid for by the local authorities? That is a very big question for debate. Thank God, I am not in politics so that I do not have to debate it.

**Mr. Roberts:** That was not my question. Am I right in thinking there is nothing that precludes the commission. It is not required of it; there is nothing that precludes the commission from hearing people who are interested in the provision of the new services.

**Mr. Pickersgill:** I do not know under what guise we would do it. Through our powers of enquiry under Section 23, we could perhaps do it gratuitously, though I do not think you should do indirectly what you do not have the power to do directly. I would think that this is a political question that would perhaps be more appropriately decided by government than by a court.

● 1235

**Mr. Roberts:** But you still have not really replied to my question, and perhaps you cannot, as to whether it is precluded under legislation. You say it may not be covered. It may not be sage to get into it but is it precluded by legislation?

**Mr. Pickersgill:** I will put it this way. If you look at section 22 of the Act, I said 23 by mistake, which has nothing to do with our regulatory functions—it is the research section—you can interpret that any way you like and we are not absolutely sure of it. I ought to know because I put the legislation before Parliament and Parliament passed it. But you know, the courts do not always interpret things the way you would expect. I would guess certainly that if the government asked us to hold an inquiry and make a report that we would have the power to do it. Whether we would have the power of our own motion to do it, I do not know, but I do not think we would do it of our own motion. Any government would properly think we are getting too big for our boots if we did.

**Mr. Roberts:** I do not want to carry on too much longer but I do have one or two questions to ask, Mr. Chairman.

## [Interprétation]

voudrais pas faire de déclaration confuse sur la question de compétence. Il n'est pas dans ma nature de me prononcer à l'aveuglette.

**M. Roberts:** Il me semble que ce qu'on veut dans le fonctionnement de la Commission, c'est qu'elle consulte les parties intéressées lorsqu'il s'agit de supprimer un service. Il n'y a, si je comprends bien, aucune disposition précise prévoyant qu'il faille consulter les intérêts concernés lorsqu'il s'agit d'en assurer un nouveau.

**M. Pickersgill:** Le monde a évolué depuis 1967. A cette époque personne ne pouvait prévoir qu'un organisme voudrait établir un nouveau service de trains-voyageurs dans le cadre des activités du Parlement. Voilà une grosse question sur laquelle je ne voudrais pas exprimer d'avis, à savoir qui doit desservir les grandes régions métropolitaines. Les contribuables canadiens devraient-ils en faire les frais ou bien les usagers? Si les usagers ne s'en chargent pas, devraient-ils être assumés par les autorités locales? Voilà une grande question à débattre. Dieu merci, je ne suis pas dans la politique alors je n'ai pas à le faire.

**M. Roberts:** Là n'était pas ma question. Ai-je raison de penser que rien n'empêche la Commission. On ne le lui demande pas; il n'y a rien qui empêche la Commission d'entendre les personnes qu'intéresse la création de nouveaux services.

**M. Pickersgill:** Je ne sais pas à quel titre nous pourrions le faire. Grâce à nos pouvoirs d'enquête en vertu de l'article 23, nous pourrions peut-être le faire gracieusement, bien que je ne pense pas qu'on doive faire indirectement ce que l'on n'a pas le pouvoir de faire directement. Il s'agit là, à mon avis d'une question politique qu'il appartient au gouvernement de trancher plutôt qu'à un tribunal.

**M. Roberts:** Vous n'avez pas encore vraiment répondu à ma question à savoir si cette mesure est interdite en vertu de la loi. D'après vous, il se peut qu'elle n'entre pas dans le champ d'application de la loi. Ce n'est peut-être pas sage d'envisager cette possibilité, mais la loi l'interdit-elle?

**M. Pickersgill:** Je m'explique. Si vous jetez un coup d'oeil sur l'article 22 de la Loi (par erreur, j'ai indiqué l'article 23 qui n'a rien à voir avec les fonctions réglementaires) il s'agit bien de l'article sur la recherche; vous pouvez l'interpréter à votre guise et nous n'avons aucune certitude à ce sujet. Je dois le savoir puisque j'ai moi-même présenté la Loi au Parlement où elle a été adoptée. Vous savez pertinemment que les tribunaux n'interprètent pas toujours la loi selon notre bon plaisir. Il ne fait aucun doute que, si le gouvernement demandait de faire une enquête et de dresser un rapport, nous serions autorisés à le faire. J'ignore si nous sommes habilités ou non à présenter une motion à cet effet. Franchement, je ne crois pas que nous puissions agir ainsi. Le gouvernement serait en droit de prétendre que nous dépasserions les bornes, si nous nous comportons de cette façon.

**M. Roberts:** Je m'arrêterai là. J'aurais, toutefois, une ou deux questions à poser, monsieur le président.



## [Text]

The Vice-Chairman: You may finish, Mr. Roberts.

Mr. Roberts: As Mr. Pickersgill knows, there has been improved passenger train service in the Markham and Stouffville area and we are very happy to have that and it has been a great success, but my information is that now the Canadian National Railways has applied for permission to close down the Stouffville station. I wondered if the commission had received an application for that and, if that had been received, if you could tell me what the status is of that application, whether there has been hearings scheduled, whether there will be, whether it has been decided or what?

Mr. Pickersgill: I do not know anything about it.

Mr. Jones: I could answer that question.

Mr. Pickersgill: Yes. Well, go ahead because I do not know the first thing about it.

The Vice-Chairman: Mr. Jones.

Mr. Jones: I have just asked a question, Mr. Roberts, of one of our officers who would know these things and, as far as he is aware, there has been no such application but that does not necessarily mean that there will not be. This, I suspect, may be part of what the Canadian National calls its centre plan where they close down individual station agencies and concentrate their activities in a more central way. This has to be approved by the commission because, under the law, no railway station can be closed without our authority. Where passenger service operates, we have always prescribed that the stations must be kept open, cleaned, heated, lighted, and available for the use of passengers. Other arrangements for the purchase of tickets have to be made but, as I say, we are not aware of any such application as yet, at least, for Stouffville station.

Mr. Roberts: Could I ask you to make some inquiries to find out if there is one in the works and perhaps you could write to me directly and confirm it.

Mr. Jones: I certainly will. I would be delighted.

Mr. Roberts: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, just before we adjourn, in connection with the trip to Southwestern Ontario that was supposed to take place shortly after Christmas, I understand there is a motion by the Chairman, which should go forward in order that plans can be made for this trip because it is going to take at least a month, as the clerk knows, to get the machinery set up for this trip and I think that motion should go forward very soon. I am sorry the Chairman is unable to be here, We hope he will be back shortly.

## [Interpretation]

Le vice-président: Vous pouvez terminer, monsieur Roberts.

M. Roberts: M. Pickersgill n'ignore certes pas que le service des trains de voyageurs s'est amélioré dans la région de Markham et de Stouffville et il nous est agréable qu'il en soit ainsi. C'est vraiment un succès. Mais voilà que j'apprends que le chemin de fer Canadien National a demandé la fermeture de la gare de Stouffville. Cette demande est-elle vraiment parvenue à la Commission? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous dire si cette demande a été dépouillée, si des audiences ont été prévues, somme toute, où en sommes-nous rendus.

M. Pickersgill: Je l'ignore.

M. Jones: Je puis répondre à la question.

M. Pickersgill: Allez, parce que je ne suis vraiment pas au courant.

Le vice-président: Monsieur Jones.

M. Jones: Je viens de m'enquérir de la question, monsieur Roberts, auprès de l'un de nos fonctionnaires bien au courant de ces questions. Il me dit qu'à son avis, il n'y a pas eu de demande à cette fin, ce qui ne veut pas nécessairement dire que ce soit le cas. À mon avis, il se peut que cette mesure s'inscrive dans le cadre du plan central du Canadien National, en vertu duquel on ferme des gares particulières pour être mieux en mesure de centraliser les activités. Ces changements doivent être approuvés par la Commission, parce que en vertu de la loi on ne peut fermer de gares ferroviaires sans notre approbation. Là où il y a un service de voyageurs, il est de règle que les gares demeurent ouvertes, et en bon état, notamment qu'elles soient propres, chauffées, éclairées et qu'elles rendent vraiment service aux voyageurs. D'autres arrangements peuvent être prévus pour la vente des billets, mais, comme je l'ai mentionné, nous n'avons pas eu vent de cette demande, du moins pas encore, en ce qui concerne la gare de Stouffville.

M. Roberts: Pourriez-vous vous enquérir de la situation et établir si vraiment on a formulé une demande. Vous pourriez peut-être m'en faire part personnellement.

M. Jones: Je n'y manquerai pas et il me sera agréable d'acquiescer à votre demande.

M. Roberts: Je vous remercie, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, avant que le Comité n'ajourne ses travaux, il y aurait peut-être un point à clarifier. Il s'agit du voyage que nous devons faire juste avant Noël dans le sud-ouest de l'Ontario. Je crois que le président devrait déposer une motion relative aux mesures à prendre pour la réalisation de ce voyage. Étant donné qu'il peut s'écouler un mois (le greffier le sait) avant de terminer les préparatifs de ce voyage n'y aurait-il pas lieu de déposer sans délai cette motion. Je regrette que le président soit absent. Nous espérons qu'il sera de retour prochainement.

## [Texte]

**The Vice-Chairman:** Mr. Howe, we discussed this yesterday at the steering committee and I think the general procedure is that we will cancel this and bring in a new motion.

**Mr. Howe:** There is a report presently before the House.

**The Vice-Chairman:** It has the wrong dates on it.

**Mr. Howe:** I see. Are we completely assured by the government and you, Mr. Chairman, that this will be brought forward as soon as possible?

**The Vice-Chairman:** Yes.

**Mr. Howe:** What were the dates on the motion by Mr. Lessard.

**The Vice-Chairman:** April 17, I believe.

**Mr. Howe:** That is fine. Just so that I have the assurance of you, Mr. Chairman, that it will be brought forward. I have some questions for Mr. Pickersgill but will wait until next week.

● 1240

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, in view of the fact that Mr. Jones is here, could I take a couple of minutes—I will be very brief—on a specific item which is creating a considerable problem. It relates, Mr. Chairman to railway safety.

I have quite a number of questions but I will confine it to the situation relating to the Fraser Canyon specifically in the Yale area. This, as you know, is a very hazardous area. As a matter of fact the train goes down the main street of the small town and they have a ratpayers association who are considerably concerned about various items. My questions relate to fires on the rail track during the summer months. It was reported to me the other day that during 1971 there were eight fires between Mile 14 to Mile 31.5 and that is about from Spuzzum to Emery Creek. There were other fires put out by the CPR but these fires were actually extinguished by interested people in the particular area. Apparently there is a heavy grade just west of Yale where the trains brake constantly and hot brake shoes fly off and they start fires and they feel that there is not sufficient control there. This, apparently, is aggravated by the fact that quite a volume of chips and sawdust is flying off continually there and these create a real fire hazard. I am wondering if there would be any possibility to your giving some consideration to investigating this with the CPR.

**Mr. Jones:** We will do that right away.

**Mr. Pringle:** The Williams Logging Co. Ltd. crews in 1970 spent considerable time fighting fires, right on the CPR tracks. They spent five hours fighting fires on June 18, 1970, two hours June 19, 1970; 14.5 hours on July 2, 1970, 3.5 hours on July 5, 1970. Then in 1971 they also fought fires on July 16, 17, 19, 20 and 31, and on August 2, 3 and 11, 1971. They did this of their own volition without pay but it seems to me that this is continuously becoming a

## [Interprétation]

**Le vice-président:** Monsieur Howe, le Comité de direction a étudié la question hier. Il semble que ce voyage sera contremandé et qu'on devra déposer une nouvelle motion.

**M. Howe:** Un rapport a été déposé à la Chambre.

**Le vice-président:** La date qu'il porte n'est pas la bonne.

**M. Howe:** Je vois. Le gouvernement et vous-même, monsieur le président, pourriez-vous dire si l'on débattrait bientôt la question?

**Le vice-président:** Oui.

**M. Howe:** Quelle date porte la motion de M. Lessard?

**Le vice-président:** Le 17 avril, je crois.

**M. Howe:** C'est bien. C'était simplement pour m'assurer, monsieur le président, que la question serait débattue. J'ai des questions à poser à M. Pickersgill, mais nous attendrons la semaine prochaine.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je serai très bref, mais j'aimerais profiter de la présence de M. Jones pour lui demander de clarifier un point particulier qui donne lieu à beaucoup d'ennuis. Il s'agit en l'occurrence de la sécurité du transport ferroviaire.

Les questions que j'aimerais poser sont nombreuses, mais je me limiterai à la situation qui prévaut dans le cas de Fraser Canyon et tout spécialement de la région de Yale. Il s'agit là, comme vous le savez tous, d'une région qui présente beaucoup de dangers. En effet, le train longe la rue principale de la petite ville. L'Association des contribuables s'intéresse à une foule de problèmes. Ma question porte sur les feux qui s'allument sur la voie ferrée durant les mois d'été. On m'a dit l'autre jour qu'en 1971 il y a eu huit incendies entre la borne milliaire 14 et la borne 31.5, soit la distance qui sépare Spuzzum de Emery Creek. Il faut noter que le Canadien Pacifique a éteint des feux à d'autres endroits, mais ceux-ci l'ont été par les gens de cette région en particulier. On remarque en effet qu'il y a une pente assez raide juste à l'ouest de Yale. Les trains appliquent les freins sans relâche; il se produit un surchauffage des patins de freins et ces derniers occasionnent des feux. On prétend qu'il n'y a pas assez de surveillance dans ce domaine. La situation s'aggrave encore du fait qu'il y a des copeaux et des sciures de bois qui s'échappent sans cesse et donnent lieu à des incendies. Je me demande si vous ne pourriez pas vous enquerir de la situation auprès des autorités du Canadien Pacifique?

**M. Jones:** Nous allons y voir sans tarder.

**M. Pringle:** Les équipes de la société *Williams Logging Company Ltd.* ont consacré en 1970 beaucoup de temps à combattre les incendies sur la voie ferrée du Canadien Pacifique. Le 18 juin, elles ont combattu les flammes pendant cinq heures; le 19 juin, deux heures; le 2 juillet, 14½ heures et le 5 juillet, 3½ heures. En 1971, elles ont également combattu des incendies les 16, 17, 19, 20 et 31 juillet ainsi que les 2, 3 et 11 août. Elles l'ont fait de leur propre gré



## [Text]

more serious problem and I would hope that maybe you might consider investigating that problem.

**Mr. Jones:** If it is agreeable to you, Mr. Pringle, what we would do is, as you suggest, investigate it right away and then if it is agreeable to the Committee, I could write you directly about the results of what we find and what is going to be done about it.

**Mr. Pringle:** I would appreciate that very much if you would. There is one other item which relates to the possibility of closing the station at Yale. I realize that there is some rationale being put forward which is good with regard to the closing of some stations and but it is not too good in others. In this particular area there are several reasons why I feel that I must support, as vehemently as possible, the continuation of a person employed by the CPR to be located at the station in Yale. There are several reasons. One is the problem I just previously suggested. Secondly, there is an area in there where small rock slides take place which are very often noted by the people in the area because of its location and proximity to houses. There is no one they can get in touch with quickly enough to have some action take place. Thirdly, the telephone service unfortunately in that area is not reliable and while they may have a good service in Vancouver with regard to the Zenith number, the point is that if the Zenith number is not functioning and they cannot get to Vancouver, they are in serious trouble. Therefore I would hope that in your deliberations with the CPR you would give consideration to other than the normal reasons for closing the station at Yale and dismissing the agent at Yale. It is a particularly dangerous area and I think many of the reasons which may be valid in other areas are not valid in this particular area. I would hope that you would take all of these reasons into consideration when you make your decision as to whether you can support this application of the CPR or not.

• 1245

**Mr. Jones:** I would be glad to do all those things, Mr. Pringle, but if you would allow me just a moment I will consult to see what the current situation is.

There is an application before us now, Mr. Pringle, which is being investigated by officers of the Railway Transport Committee and we will give them the details of what you have just told me. They will look into those aspects of it and we will get a report from them before any decision is made. We will also take into consideration the safety aspect which you have mentioned. I am particularly concerned about what you said concerning the telephone service and the fact that there are rockfalls here that people report in. I suppose your point is that if the agent is not there, who do they tell. I will be glad to do that.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, may I thank you and especially the gentlemen for delaying the adjournment of the meeting so that I might ask these few questions relating to safety while Mr. Jones is here. I would like to thank the Chairman and Mr. Pickersgill if I may at the same time.

**The Chairman:** On behalf of the Committee, I wish to thank Mr. Pickersgill and his officials for their attendance here this morning. The Committee is now adjourned until next Tuesday.

## [Interpretation]

sans toucher de rémunération. Le problème semble s'aggraver davantage et je compte bien qu'on fera le nécessaire pour y remédier.

**M. Jones:** Si vous le voulez bien, Monsieur Pringle, nous allons procéder sans tarder à une enquête et, si le Comité est d'accord, je communiquerai avec vous personnellement à ce sujet et je vous ferai part des mesures qu'on prendra en l'occurrence.

**M. Pringle:** Je vous en suis tout à fait reconnaissant. L'autre point que je voudrais souligner a trait à la fermeture éventuelle de la gare de Yale. Je comprends que la fermeture de certaines gares puisse être motivée, mais dans d'autres cas, ce n'est certes pas une bonne pratique. Dans ce cas en particulier, des raisons militent en faveur du maintien en service par le Canadien Pacifique d'un employé à la gare de Yale et j'y accorde fermement tout mon appui. Les raisons, comme je l'ai dit, sont nombreuses. L'une d'elles a trait notamment au problème que je viens de souligner. En deuxième lieu, à un certain endroit se produisent des éboulis qui n'échappent pas à l'observation des gens de cette région, car ils se produisent tout près des maisons. Il n'y a, toutefois, personne avec qui ces gens peuvent communiquer promptement pour prendre les mesures voulues. Entroisième lieu, on ne pourrait se fier au service téléphonique et c'est bien malheureux. Si, à Vancouver, on peut bénéficier d'un bon service avec le numéro Zénith, ce n'est pas le cas pour la région où l'on ne peut en tirer parti. Si le numéro Zénith ne fonctionne pas, il n'y a rien à faire. On ne peut rejoindre Vancouver et on se trouve en face de problèmes bien graves. J'espère donc qu'au cours de vos délibérations avec le Canadien Pacifique, vous tiendrez compte d'autres raisons que les raisons normales pour la fermeture de la gare à Yale et le renvoi de l'agent qui s'y trouve. C'est une région particulièrement dangereuse et un grand nombre des raisons qui pourraient être valables ailleurs ne le sont pas à cet endroit. J'espère que vous tiendrez compte de ces raisons lorsque vous déciderez d'appuyer ou de ne pas appuyer cette demande du Canadien Pacifique.

**M. Jones:** Je serais heureux de faire toutes ces choses, monsieur Pringle, mais veuillez me permettre de consulter mes documents afin de voir où en est la situation.

M. Dinsdale, nous avons une demande à étudier au sujet de laquelle les membres du Comité de transports par voies ferrées font une enquête et nous leur ferons part des détails que vous venez de mentionner. Ils étudieront ces aspects de la question et nous attendrons d'avoir obtenu leur rapport avant de prendre une décision. Nous tiendrons compte aussi de la sécurité que vous avez mentionnée. J'ai des inquiétudes particulièrement au sujet du service téléphonique et des rapports concernant des éboulements de pierres. Je suppose que vous vous demandez à qui les gens s'adresseront si l'agent n'est pas là. Je serai heureux de voir à la situation.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je vous remercie ainsi que les membres d'avoir bien voulu retarder l'ajournement de la séance afin de me permettre de poser quelques questions au sujet de la sécurité pendant que M. Jones est présent. Je profite de l'occasion pour remercier le président et M. Pickersgill.

**Le président:** Au nom du Comité, je remercie M. Pickersgill et ses fonctionnaires d'avoir assisté à la séance de ce matin. La séance est maintenant levée jusqu'à mardi prochain.







HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Tuesday, April 25, 1972

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 6

Le mardi 25 avril 1972

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1972-73

Canadian Transport Commission

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1972-1973

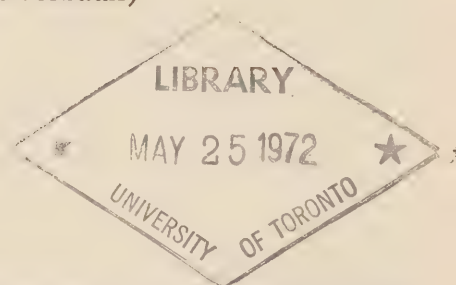
Commission canadienne des transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand	Forrestall
Benjamin	Horner
Crossman	Kaplan
Duquet	Loiselle
Forget	Matte

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

McCleave	Skoberg
McGrath	Thomas ( <i>Maison-</i>
McNulty	<i>neuve-Rosemont</i> )
Portelance	Thomas ( <i>Moncton</i> )—(20).
Rock	

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On April 26, 1972 Mr. Kaplan replaced Mr. Pringle.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le 25 avril 1972 M. Kaplan remplace M. Pringle.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, April 25, 1972.

(10)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:07 p.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*) presiding.

*Members present:* Messrs. Benjamin, Crossman, Duquet, Forget, Horner, Kaplan, McCleave, McGrath, McNulty, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(13).

*Witnesses: From the Canadian Transport Commission:* Honourable J. W. Pickersgill, President; Mr. H. Arbique, Secretary.

The Committee resumed consideration of the Estimates 1972-73 of the Canadian Transport Commission.

The Chairman called Vote 75.

The Members questioned the witnesses.

Mr. Pickersgill tabled a paper titled 'Passenger Train Services—Ratio of Costs to Revenues—year 1970' which was ordered to be printed as an appendix (see appendix TC-1).

And the questioning continuing;

At 10:03 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

Le mardi 25 avril 1972

(10)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 07. M. Turner (*London-Est*), vice-président occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Benjamin, Crossman, Duquet, Forget, Horner, Kaplan, McCleave, McGrath, McNulty, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*)—(13).

*Témoins: De la Commission canadienne des transports:* L'hon. J. W. Pickersgill, président et M. H. Arbique, secrétaire.

Le Comité reprend l'étude du budget des dépenses 1972-1973 de la Commission canadienne des transports.

Le président met en délibération le crédit 75.

Les membres interrogent les témoins.

M. Pickersgill dépose un document intitulé «Services-voyageurs—Rapport entre les frais et les revenus—année 1970»; et il est ordonné de l'imprimer en appendice (*Voir l'appendice TC-1*).

Et l'interrogatoire se poursuit;

A 22 h 03, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr,

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronics Apparatus)

Tuesday, April 25, 1972

• 2005

[Text]

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, we do not have a quorum but we will start off with questions. We have before us tonight the estimates of the Canadian Transport Commission with Mr. Pickersgill, Mr. Arbique and Mr. Scoufield to answer questions.

I would just like to say that our Chairman, Mr. Pit Lessard, was in Ottawa today. Apparently he has been to see his doctor and is in fairly good shape. He feels pretty good. He has lost approximately 25 pounds.

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**The Vice-Chairman:** He is feeling a lot better. Mr. Rock is first on the list.

• 2010

**Mr. Rock:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Pickersgill, first I would like to thank you for having one of your men, Mr. Arbique, answer all the questions that I asked the last time that concerned the Sources road overpass in Dorval and Pointe Claire which total amount became about \$1.6 million, the amount from the federal grade crossing fund.

Also, in the information given about the accident that occurred in Lancaster, Ontario where that young boy was killed it is claimed that trains are allowed to travel up to 90 miles an hour in that area. It seems that the car was struck by Canadian National train number 60 when it was travelling at a speed of 85 miles an hour. I would like to read this part into the record because I think it should be on the record.

Mr. Rock asked at what speed the train should have been travelling in a blizzard about a month ago when it struck an automobile at a crossing near Lancaster, killing the driver. Mr. Ewe Runke, driving a 1970 Chevrolet, was killed when struck by CN train 60 at the private crossing owned by his father. An on-the-spot investigation is not conducted on private road crossings; there is, however, an enquiry made through the railway company files. (On-the-spot investigations are, of course, conducted in all cases of accidents at public crossings, since the question there relates to the adequacy of protection, visibility, functioning of equipment, etc., at private crossings there are no signs or no whistling under normal circumstances.) In this particular instance the speed of the train was understood to be 85 miles per hour, and the weather was heavy snow and windy. The engine headlight was on bright. The engine whistle was blown in emergency, in this instance, when the crossing was sighted.

Now, Mr. Chairman, that day the visibility was zero. That day there were no aircraft landing at Montreal airport. People were advised not to use the highways because of the blizzard and poor visibility but in this case the train was allowed to travel at 85—up to 90 miles an hour actual. I will continue:

No inquest was held and it is understood that there will not be one. This is Automatic Block Signal territory, double-track mainline where the speed limit is 90 miles per hour and, because of the presence of automatic signals, no restriction is placed on speed by the weather.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 25 avril 1972

[Interpretation]

**Le vice-président:** Messieurs, nous n'avons pas le quorum, mais nous allons commencer les questions. Nous étudions ce soir les prévisions budgétaires de la Commission canadienne des transports, et M. Pickersgill, M. Arbique et M. Scoufield sont prêts à répondre aux questions.

J'aimerais seulement dire que notre président, M. Pit Lessard, était à Ottawa aujourd'hui, qu'il est allé voir son médecin et d'après celui-ci, il se porte assez bien. Il a perdu environ 25 livres.

**Des voix:** Bravo.

**Le vice-président:** Il se sent beaucoup mieux. Le nom de M. Rock est le premier sur la liste.

**M. Rock:** Je vous remercie, monsieur le président. Je tiens à féliciter M. Arbique qui a bien voulu répondre à toutes les questions que je lui ai posées concernant la passerelle Sources à Dorval et à Pointe-Claire, il s'agit d'une somme de 1.6 million de dollars pris à même la caisse des passages à niveau.

Quant à l'accident qui s'est produit à Lancaster en Ontario et qui a causé la mort d'un jeune garçon, on prétend que les trains ont droit de circuler à 90 milles à l'heure dans cette région. La voiture aurait été frappée par le train n° 60 du Canadien National qui allait à une vitesse de 85 milles à l'heure. J'aimerais consigner cet extrait au dossier car il me semble fort important.

M. Rock a demandé à quelle vitesse allait le train en pleine tempête quand il a frappé une automobile au passage à niveau près de Lancaster causant ainsi la mort du conducteur. M. Ewe Runke conduisait une Chevrolet 1970 lorsque le train 60 du Canadien National le frappa mortellement sur le passage à niveau qui appartenait à son père. On ne fait pas d'enquête sur place quand il s'agit de passages à niveau privés; on mène toutefois une enquête qui figure dans les dossiers de la société ferroviaire. Ces enquêtes sur place sont toujours menées dans les cas où les accidents se produisent sur les passages à niveau publics. Toute cette affaire se rattache à la protection du citoyen; il faut connaître la visibilité, le fonctionnement de l'équipement, etc.; aux passages à niveau privés il n'y a aucun signe et aucun sifflement en temps normal. Dans ce cas particulier, la vitesse du train était de 85 milles à l'heure, et il y avait une tempête de neige. Le phare était bien allumé et le sifflet s'est fait entendre d'urgence quand le passage à niveau a été aperçu.

Ce jour-là, monsieur le président, la visibilité était nulle. Ce jour-là, il n'y avait pas d'atterrissages à l'aéroport de Montréal. On avait averti la population de ne pas utiliser les grand-routes en raison de la tempête et de la mauvaise visibilité; pourtant, dans ce cas particulier, le train pouvait voyager à une vitesse de 85, voire 90 milles à l'heure. Et je continue:

Aucune enquête n'a été menée et l'on n'en prévoit aucune. A cet endroit, il y a le signallement automatique; il y a une voie principale double où la limite de vitesse est de 90 milles à l'heure; en raison du dispositif automatique d'avertissement, on n'est pas tenu d'aller moins vite à cause de la température.

## [Texte]

Mr. Chairman, when trains are allowed to travel up to 90 miles an hour when visibility is zero in wintertime, in a blizzard, in heavy snow, even at a crossing, a protected crossing, a car could be stuck in the middle of that road and a train travelling at 85 miles an hour, from which the engineer cannot see even two feet in front, I believe is dangerous. I think the regulations should be changed in cases where there is no visibility. I would request Mr. Pickersgill that an inquest be held for this accident. I make this request and I want it on the record here. I am requesting this because I find that if it were a public crossing, as this letter reads where there are signals and so on, an inquest would be held. A private crossing means, to me, that the farmer has more right because he was there before the train tracks were built. These private crossings have to be there. I know something about the legal terms of this in the past, of the rights of farmers regarding crossings and things like that and I think when there is a death and no inquest is held, something is radically wrong. I believe there should be one and I am asking Mr. Pickersgill that an inquest be held into this accident.

• 2015

**Mr. Pickersgill:** Mr. Rock, in view of the fact that inquests are authorized and are totally under the control, as I understand it, of the government of the province, would you address a petition to the Attorney General of Ontario in this matter? It seems to me that it is not a matter in which we could properly intervene.

**Mr. Rock:** Mr. Pickersgill, the accident occurred in the Vaudreuil County when a train hit a bus filled with youths and your department held an inquest, not the Attorney General.

**Mr. Pickersgill:** I assure you, Mr. Rock, that our department has never held an inquest and has no power to hold an inquest. It is true that we did have an investigation but that is a very different thing. Perhaps I should not be giving a legal opinion but unless I am grossly misinformed, the Government of Canada has no power whatsoever, except possibly in the Yukon and the Northwest Territories to authorize inquests.

**Mr. Rock:** Maybe I did not use the right word. I am not a lawyer either.

**Mr. Pickersgill:** That makes us equal.

**An hon. Member:** Let me, as a lawyer, intervene.

**Mr. Pickersgill:** That would be even worse.

**Mr. Rock:** Call it what you may, there is a committee within your Commission that holds inquiries.

**Mr. Pickersgill:** An inquiry, yes.

**Mr. Rock:** I am sorry. I used the wrong word. I want your Canadian Transport Commission to hold an inquiry into the causes of that accident. I want everything to be out in the open and I do not want just the CNR to have a record on their files for that accident. I think this is wrong. If I did not frame my request properly before, then I am requesting that the Canadian Transport Commission hold an inquiry into that accident. I think this is important because I feel that trains should not be allowed to travel at those speeds during the time of a blizzard when the visibility is zero.

## [Interprétation]

Monsieur le président, il est bien dangereux de permettre à un train de circuler à une vitesse de 90 milles à l'heure quand la visibilité est nulle en plein hiver et en pleine tempête alors qu'une auto peut être prise au beau milieu du passage à niveau; il est dangereux de permettre à un mécanicien de circuler à 85 milles à l'heure alors qu'il ne voit pas à deux pieds devant lui. À mon avis, il faudrait changer le règlement quand la visibilité est nulle. Je demande à M. Pickersgill de mener une enquête sur cet accident. Je lui présente cette demande et je veux la consigner au dossier. La raison pour laquelle je me permets de le faire c'est que s'il s'agissait d'un passage à niveau public où il y a des signaux comme le précise la lettre, une enquête serait menée. Lorsqu'il s'agit d'un passage à niveau privé, il me semble que le fermier a plus de droits, car il était là avant que les rails ne soient construits. Ces passages à niveau privés doivent être là. Je suis au courant des conditions légales, des droits des fermiers en ce qui concerne les passages à niveau et autres choses de ce genre, et d'après moi lorsqu'il y a un décès et qu'on ne procède à aucune enquête, il y a quelque chose qui ne va

pas. Je crois qu'il en faudrait une, et je demande à M. Pickersgill que l'on institue une enquête sur cet accident.

**M. Pickersgill:** Monsieur Rock, étant donné que les enquêtes sont autorisées et contrôlées par le gouvernement de la province, si je comprends bien, pourriez-vous adresser votre demande au procureur général de l'Ontario? Il me semble que ce n'est pas à moi d'intervenir dans ce genre d'affaire.

**M. Rock:** Monsieur Pickersgill, l'accident qui s'est produit dans le comté de Vaudreuil, quand un train a heurté un autobus rempli de jeunes, c'est votre ministère qui a procédé à l'enquête, et non le procureur général.

**M. Pickersgill:** Je vous assure, monsieur Rock, que notre ministère n'a jamais fait d'enquêtes et n'a pas l'autorisation d'en faire. Il est vrai que nous avons enquêté nous-mêmes, mais il ne s'agissait pas du tout d'une enquête judiciaire. Je ne devrais peut-être pas donner d'avis juridique, mais à moins que je sois très mal informé, le gouvernement du Canada n'a aucun pouvoir, sauf peut-être au Yukon et dans les territoires du Nord-Ouest, d'autoriser des enquêtes judiciaires.

**M. Rock:** Peut-être n'ai-je pas utilisé le bon mot. Je ne suis pas avocat non plus.

**M. Pickersgill:** Nous sommes tous deux dans le même cas.

**Une voix:** Si vous me permettez d'intervenir, je suis avocat moi-même.

**M. Pickersgill:** Ce serait encore pire.

**M. Rock:** Quelle que soit l'appellation que vous lui donniez, il y a un comité au sein de votre commission qui fait des enquêtes.

**M. Pickersgill:** Certainement.

**M. Rock:** Je m'excuse. J'avais utilisé le mauvais terme. Je voudrais que la Commission canadienne des transports ouvre une enquête sur les causes de l'accident. Je veux que tout soit mis au clair et je ne veux pas que ce soit simplement le Canadien National qui ait un dossier sur cet accident. Je crois que ce n'est pas bien. Au cas où je n'aurais pas bien formulé ma demande auparavant, j'aimerais que la Commission canadienne des transports ouvre une enquête sur cet accident. Je crois que c'est important, car à mon avis les trains ne devraient pas pouvoir voyager à de telles vitesses pendant une tempête de neige alors que la visibilité est nulle.



[Text]

**Mr. Pickersgill:** I will draw this request of yours to the attention of the Railway Transport Committee immediately.

**Mr. Rock:** Thank you very much, Mr. Pickersgill.

**The Vice-Chairman:** Mr. Benjamin and then, Mr. Howe.

**Mr. Benjamin:** Do you mean it is my turn, Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, to be helpful to Mr. Rock, I would like to ask Mr. Pickersgill whether in the case of accidents such as Mr. Rock cited, even though you do not have the power to hold an inquest—that is strictly within the provincial jurisdiction—given the results of your inquiry would you be prepared, on behalf of the Commission, to ask the Attorney General of the province in which the accident occurred to hold an inquest?

**Mr. Pickersgill:** No, I do not think I would. I happen to be one of those people who think one should respect the jurisdiction of other sovereign bodies. I do not think it is the business of a body such as ours with limited jurisdiction to attempt to tell the government of Ontario how it ought to behave. It would not be proper for me to do this. After all, in whatever part of Ontario it is, they have members of the legislature, they have all kinds of officials, and it is their duty to do their own jobs. I have found in the course of my life that I have had a hard enough time looking after my own responsibilities without trying to tell other people how to run their business.

• 2020

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, all I can say to the witness is that this is no time to brag about it. I did not ask Mr. Pickersgill to interfere, I asked him whether or not if he found sufficient evidence to warrant an inquest—and let us assume for the moment that all the people in the vehicle were killed and there was nobody on their behalf who could request an inquest, if for no other reason than to add to rail safety, and nobody is asking him to tell the Province of Ontario or any other province to do anything—does he mean to tell me he would not be prepared to write a letter suggesting or asking that the Attorney General consider holding an inquest?

**Mr. Pickersgill:** No. Of course, I would consider very carefully the amended request that Mr. Rock made that we ourselves should conduct an inquiry and, as I just told Mr. Rock, I will convey his request to the Railway Transport Committee, but I do not think that we should go beyond the powers that Parliament gave us.

**Mr. Benjamin:** Nobody asked you to do that.

**Mr. Pickersgill:** You are asking me to . . .

**Mr. Benjamin:** No, not a bit of it.

**Mr. Pickersgill:** Parliament's powers are not that clearly defined.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, let me move to another area. May I ask Mr. Pickersgill if he would give us as brief a resumé as possible on what the responsibilities of the Transport Commission and the rail committee of that commission are with regard to the condition of trackage in yards and rail equipment. Do you have any responsibilities in terms of examining or supervising or checking on this?

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Je vais faire part de votre demande au comité des transports par chemins de fer immédiatement.

**M. Rock:** Merci beaucoup, monsieur Pickersgill.

**Le vice-président:** M. Benjamin et ensuite, M. Howe.

**M. Benjamin:** Est-ce mon tour, monsieur le président?

**Le vice-président:** Oui.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, afin d'aider M. Rock, j'aimerais demander à M. Pickersgill si en cas d'accident comme celui qu'a mentionné M. Rock, même si vous n'avez pas l'autorisation d'ouvrir une enquête judiciaire, qui est strictement de compétence provinciale, à la suite des résultats de l'enquête à laquelle vous auriez procédé, seriez-vous disposé, au nom de la Commission, à demander au procureur général de la province où a eu lieu l'accident, d'ouvrir une enquête judiciaire?

**M. Pickersgill:** Non, je ne le crois pas. Je suis l'un de ceux qui croient que l'on devrait respecter la compétence des autres organismes souverains. Je ne crois pas que c'est à un organisme comme le nôtre, dont les attributions sont limitées, d'essayer de dire au gouvernement de l'Ontario comment il devrait agir. Cela ne serait pas bien de ma part. Après tout, quel que soit l'endroit de l'Ontario où ait eu lieu l'accident, il y a là des députés, des personnalités et c'est à eux de faire leur travail. J'ai découvert dans ma vie que j'avais assez de difficulté à faire mon propre travail sans essayer de dire à d'autres comment faire le leur.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, tout ce que je puis dire au témoin, c'est que ce n'est pas le moment de s'en vanter. Je n'ai pas demandé à M. Pickersgill d'intervenir, je lui ai demandé si dans le cas où il y avait assez de preuves pour justifier une enquête judiciaire, et en supposant pour l'instant que tous les gens du véhicule aient été tués et que personne ne puisse réclamer une enquête judiciaire en leur nom, et que ce soit uniquement pour améliorer la sécurité à l'avenir, personne ne lui demande de dire à la province de l'Ontario ou à toutes autres provinces de faire quelque chose; veut-il seulement dire qu'il ne serait pas disposé à écrire une lettre suggérant ou demandant au procureur général de songer à tenir une enquête?

**M. Pickersgill:** Non. J'étudierais bien sûr très soigneusement la demande modifiée qu'a présentée M. Rock, c'est-à-dire que nous ouvririons une enquête et comme je l'ai dit il y a un instant à M. Rock, je transmettrai sa demande au Comité du transport par chemin de fer, mais je ne crois pas que nous devrions outrepasser les pouvoirs que le Parlement nous a donnés.

**M. Benjamin:** Personne ne vous a demandé de le faire.

**M. Pickersgill:** Vous me demandez de . . .

**M. Benjamin:** Non, ce n'est pas du tout cela.

**M. Pickersgill:** Les pouvoirs qui nous ont été attribués par le Parlement sont définis de façon très claire.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais passer à un autre sujet. Puis-je demander à M. Pickersgill s'il pourrait nous donner un résumé aussi bref que possible des fonctions de la Commission des transports et du Comité du transport par chemin de fer de cette Commission en ce qui concerne l'état des rails dans les dépôts et l'équipement relatif au rails. Est-ce que certaines de vos fonctions consistent à examiner ou à surveiller ou encore à vérifier cela?

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** The responsibilities of the Canadian Transport Commission are clearly defined by Parliament.

**Mr. Benjamin:** I did not ask you that. I asked if you had any responsibilities.

**Mr. Pickersgill:** Perhaps I could give my answer, Mr. Benjamin, before you ask the next question. They are clearly defined by Parliament in the Railway Act and in the National Transportation Act. I am not a lawyer and I do not think it would be helpful to anybody if I were to try to translate the law into different language. The law is there for anyone who wishes to read it.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I put it this way to Mr. Pickersgill. Does your interpretation of your responsibilities under the Railway Act include checking on the conditions of the track in yards or on main lines or the conditions of yards of the conditions of rail equipment? Do your responsibilities under the Railway Act, as approved by Parliament, include that?

**Mr. Pickersgill:** Mr. Benjamin, they include precisely what the law says they include.

**Mr. Benjamin:** And what does the law say . . .

**Mr. Pickersgill:** No more and no less.

**Mr. Benjamin:** . . . in that regard?

**Mr. Pickersgill:** I wonder, Mr. Chairman, if I am expected to have memorized the law? I have not memorized it.

**Mr. Horner:** I would like to answer that question. I would defend Mr. Pickersgill . . .

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I cannot decide whether Mr. Pickersgill is being coy or whether he really is that ignorant about his own responsibilities. All I am asking him is he responsible or is the commission responsible . . .

**Mr. Pickersgill:** Mr. Benjamin, I was a member of Parliament once and I do not suppose that I have any more responsibility for answering questions than is required in the House of Commons. It was a rule, and I thought a very salutary rule, in the House of Commons that even Ministers who were much more exalted than I am should not give legal opinions in response to questions. You are asking me to either recite the Railway Act and the National Transportation Act or to paraphrase it. I cannot recite it because I have not memorized it.

**Mr. Benjamin:** I did not ask you to do that.

**Mr. Pickersgill:** I do not think it would be proper for me to paraphrase it because I would probably make a mistake.

**Mr. Benjamin:** All right.

**Mr. Pickersgill:** I would not want to do that because I have too much respect for it.

**Mr. Benjamin:** Then let us go one step further. Do you feel that the responsibilities that you have under the Railway Act and as President of the Railway Transport Commission—without quoting the act and without relying on your memory for all the details—that those areas I have mentioned come under the purview of the Canadian Transport Commission?

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Les fonctions de la Commission canadienne des transports sont clairement définies par le Parlement.

**M. Benjamin:** Ce n'est pas ce que je vous ai demandé. Je vous ai demandé si vous aviez des responsabilités.

**M. Pickersgill:** Je pourrais peut-être vous donner ma réponse, monsieur Benjamin, avant que vous posiez une autre question. Elles sont clairement définies par le Parlement dans la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports. Je ne suis pas avocat, et je ne crois pas que cela aiderait si j'essaierais de traduire la loi dans un langage différent. La loi est là, à la disposition de tous ceux qui voudraient la lire.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais reformuler ma question pour M. Pickersgill. Est-ce que d'après votre interprétation de vos responsabilités aux termes de la Loi sur les chemins de fer, vous devez vérifier l'état des rails dans les dépôts ou sur les principales lignes, ou encore l'état des dépôts et de l'équipement relatif aux rails? Est-ce que vos fonctions aux termes de la Loi sur les chemins de fer, comme le Parlement l'a approuvé, comprennent tout cela?

**M. Pickersgill:** Monsieur Benjamin, nos fonctions comprennent précisément ce que la loi stipule.

**M. Benjamin:** Et que dit la loi . . .

**M. Pickersgill:** Ni plus ni moins.

**M. Benjamin:** . . . à ce sujet?

**M. Pickersgill:** Je me demande, monsieur le président, si l'on s'attend que je sache la loi par cœur? Je ne l'ai pas mémorisée.

**M. Horner:** J'aimerais répondre à la question. Je défendrais M. Pickersgill . . .

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je n'arrive pas à décider si M. Pickersgill joue au modeste ou s'il ignore vraiment en quoi consistent ses responsabilités. Je lui demande simplement s'il a pour fonctions ou si la Commission a pour fonctions . . .

**M. Pickersgill:** Monsieur Benjamin, j'ai déjà été député et je ne crois pas être davantage obligé à répondre à des questions que ne l'exige la Chambre des communes. Il était de règle, et je crois que c'était très utile, qu'à la Chambre des communes, même les ministres qui étaient beaucoup plus haut placés que moi ne devaient pas donner d'avis juridique en réponse à des questions. Vous me demandez soit de réciter la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports, soit de les paraphraser. Je ne le peux, car je ne les ai pas apprises par cœur.

**M. Benjamin:** Je ne vous ai pas demandé de le faire.

**M. Pickersgill:** Je ne crois pas que je devrais paraphraser la loi, car je ferais probablement une erreur.

**M. Benjamin:** Très bien.

**M. Pickersgill:** Je ne voudrais pas faire cela, car je la respecte trop.

**M. Benjamin:** Continuons, si vous voulez. Croyez-vous que les fonctions qui vous sont attribuées aux termes de la Loi sur les chemins de fer et en tant que président du Comité des transports par chemin de fer, et je ne vous demande pas de citer la loi ou de vous fier à votre mémoire pour tous les détails, mais croyez-vous que les fonctions que j'ai mentionnées sont du ressort de la Commission canadienne des transports?



[Text]

• 2025

**Mr. Pickersgill:** Mr. Benjamin, you are a member of Parliament and I am not.

**Mr. Benjamin:** You have said that before.

**Mr. Pickersgill:** I think the duty of a body like the Canadian Transport Commission is to do its best to carry out the law made by Parliament, and in any specific case to make an adjudication. But it is impossible for me to give you an answer to a hypothetical question.

**Mr. Benjamin:** All right. Would you prefer that I recite a specific case?

**Mr. Pickersgill:** You may if you wish. I am not sure I can answer it, but I will try.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I ask Mr. Pickersgill, in the case of a location which is in Western Canada—and there are a number of them; but to be more specific—in the case of a village where the railway track consists of the main line, the passenger track, the back track, and four elevators. In the case where the yard is overgrown with weeds, scrap metal, scrap lumber, scrap paper, and so on laying all over the yard.

**Mr. Pickersgill:** Where is this? Is this Montreal?

**Mr. Benjamin:** In the case where the rail equipment that is spotted for loading at that specific point is unfit for loading in the sense that it is full of scrap, holes in the cars, do you feel in those kinds of specific circumstances that the Commission has any responsibility?

**Mr. Pickersgill:** Mr. Benjamin, if someone would make a complaint to us, naming the place, naming the circumstances, to the Canadian Transport Commission, I can assure you that the matter would be investigated, and if we had any responsibility we would discharge it.

**Mr. Benjamin:** Have you had any complaints?

**Mr. Pickersgill:** We have complaints all the time.

**Mr. Benjamin:** Have you had any complaints regarding the quantity and quality of rail equipment that is provided to customers?

**Mr. Pickersgill:** Yes, quite often.

**Mr. Benjamin:** What do you do about them?

**Mr. Pickersgill:** We investigate every complaint.

**Mr. Benjamin:** Do you have any authority to require the railways to improve or correct the equipment they provide?

**Mr. Pickersgill:** Whatever authority is vested in us by the Railway Act.

**Mr. Benjamin:** I give up. It is like nailing jelly to the wall, Mr. Chairman.

**An hon. Member:** It is not that bad. No, no, it is not that bad.

**Mr. Benjamin:** I do not mean literally give up.

**Mr. Pickersgill:** I have never been compared before to jelly.

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Monsieur Benjamin, vous êtes député et moi pas.

**M. Benjamin:** Vous vous répétez.

**M. Pickersgill:** Il appartient à la Commission canadienne des transports de s'employer activement à faire respecter la loi que le Parlement a faite et de rendre un jugement si le cas se présente. Je ne puis pas donner réponse à votre question hypothétique.

**M. Benjamin:** D'accord. Préférez-vous entendre les détails de l'affaire?

**M. Pickersgill:** Vous êtes libre de le faire. Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à votre question, mais je ferai un effort en ce sens.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, monsieur Pickersgill, dans l'Ouest du Canada et plusieurs endroits situés dans cette partie du pays et pour être plus précis dans un village dont les voies se composent d'une voie principale, de celle des voyageurs, de la voie arrière et quatre élévateurs où la gare de triage est recouverte d'herbe, de déchets métalliques, de bois et de papier.

**M. Pickersgill:** S'agit-il de Montréal?

**M. Benjamin:** Quand le matériel du chemin de fer destiné au chargement n'est pas en mesure de remplir ses fonctions à cause des déchets qui se trouvent à cet endroit et des trous percés dans les wagons, la Commission en est-elle responsable?

**M. Pickersgill:** Monsieur Benjamin, si quelqu'un nous présentait une plainte en donnant le lieu et les circonstances, si quelqu'un s'adressait à la Commission canadienne des transports je puis vous assurer qu'il y aurait enquête et que nous assumerions nos responsabilités si celles-ci nous incombaient.

**M. Benjamin:** Avez-vous reçu des plaintes?

**M. Pickersgill:** Nous en recevons en tout temps.

**M. Benjamin:** S'est-on plaint au sujet de la quantité et de la qualité de l'équipement ferroviaire fourni aux clients?

**M. Pickersgill:** Fort souvent.

**M. Benjamin:** Quelles mesures prenez-vous?

**M. Pickersgill:** Chaque plainte fait l'objet d'une étude.

**M. Benjamin:** Êtes-vous autorisés à exiger des chemins de fer qu'ils améliorent ou réparent le matériel fourni aux clients?

**M. Pickersgill:** Nous sommes revêtus de l'autorité qui nous est dévolue par la Loi sur les chemins de fer.

**M. Benjamin:** J'abandonne. Essayez donc d'épingler de la gélatine au mur, monsieur le président:

**Une voix:** Voyons, ce n'est pas si grave.

**M. Benjamin:** Je n'abandonne pas totalement.

**M. Pickersgill:** Je n'ai jamais été comparé auparavant à de la gélatine.

## [Texte]

**Mr. Horner:** You have shook like jelly, but never really been jelly.

**Mr. Pickersgill:** Maybe at the end of the evening I will be.

**The Vice-Chairman:** Are you all done, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** Yes, I will be back later. Next week or the week after.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, in connection with the same questions Mr. Benjamin was asking, in the investigations that have taken place, Mr. Pickersgill, have you found that the railroads have downgraded or do not have as much supervisory staff, that they do not have as many section men and people who are looking after the tracks and these little stations? Have you found this?

**Mr. Pickersgill:** I have not personally.

**Mr. Howe:** This is a fact, because we know that there are not nearly as many supervisory staff on the railroads any more, and there are not as many section men who look after the track where these accidents happen. Have you discussed with the railroads how they reduced the amount of supervisory staff on the tracks?

**Mr. Pickersgill:** I have not personally. You have before you, of course, the first report of the safety . . .

**Mr. Howe:** It is rather disturbing, the number of accidents. There was one just this week some place.

**Mr. Pickersgill:** It is very disturbing. I could not agree with you more about that.

**Mr. Howe:** It is disturbing because I think it is partly attributable to the fact that they do not have as many supervisory staff on the railroad and section men as they used to have to supervise the tracks. Have you taken this up with the railroads?

**Mr. Pickersgill:** I have not personally.

**Mr. Howe:** Do you not think you should?

**Mr. Pickersgill:** I think that this advisory committee that is going to be set up with representatives of the two railroads and the CRLA will certainly consider all these questions.

**Mr. Howe:** Okay. We get back into our situation in Western Ontario where this Committee is going out there to find out whether the decision that was made a year or two ago was the right decision, and you yourself and your organization sent a part of your department out to examine the bus services up there.

**Mr. Pickersgill:** That is right.

**Mr. Howe:** In that report of the bus service, I think you went only to the bus people themselves. I do not think they went to the senior citizens groups up there to find out whether they were getting proper service, or not. I think this was not a proper investigation, because I am still getting letters from senior citizens up there who find that the bus service out of that part of Western Ontario, not in the Owen Sound area, but west of there, is not an adequate service. I do not think your committee did a proper job when they went up there because they should have discussed it with these groups that are involved, that need transportation.

## [Interprétation]

**M. Horner:** Vous branlez comme de la gélatine, mais vous n'en êtes pas

**M. Pickersgill:** A la fin de la soirée, je serai transformé en gélatine.

**Le vice-président:** Vous avez terminé, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Oui et je reprendrai la parole plus tard. La semaine prochaine ou dans 15 jours.

**M. Howe:** Je poursuis dans la même veine que M. Benjamin. Suite aux enquêtes qui ont été menées, monsieur Pickersgill, avez-vous constaté une détérioration des chemins de fer ou une pénurie de surveillants ou de contre-maîtres cantonniers qui ne suffisent pas à prendre soin des rails et des petites gares? En êtes-vous arrivés à cette conclusion?

**M. Pickersgill:** Non.

**M. Howe:** C'est un fait. Les chemins de fer ne comptent plus suffisamment d'inspecteurs et il manque une quantité importante de contre-maîtres cantonniers pour voir au bon fonctionnement des rails où ces accidents se produisent. Avez-vous discuté avec les dirigeants des chemins de fer pour connaître la raison pour laquelle ils ont réduit le personnel de surveillance sur les rails?

**M. Pickersgill:** Non, je ne l'ai pas fait. Toutefois, vous avez sous les yeux le premier rapport de sécurité . . .

**M. Howe:** Le nombre d'accidents nous cause une vive inquiétude. Il y en a eu un tout dernièrement quelque part.

**M. Pickersgill:** En effet, ces accidents sont fort inquiétants. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

**M. Howe:** Cela nous cause une vive inquiétude parce que ces accidents sont attribuables en partie à la pénurie de surveillants des chemins de fer et au manque de contre-maîtres cantonniers qui avaient l'habitude d'inspecter les voies. Avez-vous attiré l'attention des chemins de fer à cet égard?

**M. Pickersgill:** Non, je ne l'ai pas fait.

**M. Howe:** Devriez-vous vous adresser aux dirigeants des chemins de fer?

**M. Pickersgill:** Je suis persuadé que le comité consultatif composé de représentants des deux chemins de fer nationaux et des personnes chargées d'appliquer la Loi sur les emprunts des chemins de fer nationaux du Canada étudieront ces problèmes.

**M. Howe:** D'accord. Nous en revenons à la question de l'ouest de l'Ontario où ce Comité s'est rendu pour savoir si la décision prise il y a un an était la bonne. Vous-même et la Commission avez envoyé des responsables du ministère pour inspecter les services d'autobus là-bas.

**M. Pickersgill:** C'est juste.

**M. Howe:** Cette inspection n'a consisté qu'à interroger les conducteurs d'autobus, n'est-ce pas? Je ne crois pas qu'ils se soient adressés aux citoyens plus âgés les invitant à s'exprimer sur la qualité des services reçus. A mon avis, cette enquête n'est pas valable puisque je reçois toujours des lettres de la part des citoyens plus âgés qui estiment que le service offert à l'ouest de la région d'Owen Sound n'est pas adéquat. Votre comité n'a pas fait du bon travail car il aurait dû interroger ces groupes qui ont besoin des services de transport.



[Text]

• 2030

**Mr. Pickersgill:** Mr. Howe, have you ever thought of making any representations on this matter to the board that licenses these bus services in Ontario?

**Mr. Howe:** Of course, probably this might be important, but after all the decision to cut off the transportation there was made by your board. You are still involved because the decision was predicated on the thought that there was adequate bus service and there was *not* adequate bus service for those people. There was in the Owen Sound area, but not in the rest of the area, and I do not think those decisions should have been taken as they were.

**Mr. Pickersgill:** That is right, they were taken . . .

**Mr. Howe:** They were taken but . . .

**Mr. Pickersgill:** . . . and there are of course, you know, remedies. There is a provision in the law for appealing the decisions, but there is no provision for me as a single member of the Canadian Transport Commission, to vary them by myself.

**Mr. Howe:** Now we get back to the question I discussed with you here last year, and it involved in this research approach that you have. The initiation of studies concerned with determining how co-ordination in the development of regulation of the various modes of transport can be achieved. I still maintain, Mr. Pickersgill, that we have too much unused rail lines running all over this nation.

**Mr. Pickersgill:** Do not say that in Western Canada, for heaven's sakes.

**Mr. Howe:** I still maintain that there are other modes of transport, and I mentioned to you last year Fairmount Motors that had done some research in this thing.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Howe:** Have you done any additional research? I still think it is possible to develop a bus, a longer, lower bus than is used on the highways to work on all these branch lines to get some of the people off their own fields back onto the rails.

**Mr. Pickersgill:** I think that is a very desirable objective.

**Mr. Howe:** Have you done any research on this?

**Mr. Pickersgill:** Actually, I suggest that when the Minister of Transport has his estimates here you put that question. In the Department of Transport now there is an agency called the Transport Development Agency, and they, much more than the Canadian Transport Commission, are concerned, though we try to take an interest in these things.

**Mr. Howe:** Have you initiated any studies in this regard? You said last year that you would.

**Mr. Pickersgill:** Yes, we try to keep abreast of everything that is developing, but I think you would find that the Transport Development Agency is even more thoroughly informed about this. I went, myself to Casselman and rode on this new car that is being developed. Mr. Duquet was there and he probably remembers better than I would what the name of it was. They use the initials and I am not very good at initials, I can never remember what they stand for. However, three companies are trying to develop this new type of transport. What is it—light, rapid, and comfortable. Well it was light; it was rapid, but unfortunately your glass jiggled up and down a little bit. Perhaps I should not have said your glass, but I think they are

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Monsieur Howe, n'avez-vous jamais songé à faire des représentations à la commission qui octroie les permis aux services d'autobus de l'Ontario?

**M. Howe:** Ce pourrait être important mais la décision a été prise par votre Commission qui a jugé bon de supprimer les services de transport à cet endroit. Vous êtes toujours en cause parce que la décision s'est fondée sur la prémisse suivante: on croyait que le service d'autobus était excellent à cet endroit alors qu'il ne l'était pas aux dires de certains. Le service d'Owen Sound était adéquat mais pas dans le reste de cette région et je ne crois pas que ces décisions étaient judicieuses.

**M. Pickersgill:** Vous avez raison, ces décisions ont été prises . . .

**M. Howe:** Oui, mais . . .

**M. Pickersgill:** . . . et il s'agit de remèdes. La loi prévoit qu'on peut en appeler d'une décision et à titre de membre particulier de la Commission canadienne des transports, rien ne m'autorise à changer ces décisions.

**M. Howe:** Je reviens maintenant à une question que j'ai débattue avec vous l'an dernier au sujet de votre méthode de recherche. Ces études donnaient suite au désir de coordonner les règlements relatifs aux divers modes de transport. Je soutiens, monsieur Pickersgill, qu'un trop grand nombre de lignes ferroviaires parcourant le pays ne sont pas utilisées.

**M. Pickersgill:** Pour l'amour du ciel, n'en dites rien dans l'ouest du Canada!

**M. Howe:** Je soutiens qu'il existe d'autres modes de transport. D'ailleurs, l'an dernier, je vous avais parlé de Fairmount Motors qui a effectué des recherches à cet égard.

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Howe:** Avez-vous effectué d'autres recherches? Il est possible, à mon avis, de lancer un autobus plus long et plus bas qui rejoigne les lignes secondaires, cueille les gens dans les champs et les ramène sur les chemins de fer.

**M. Pickersgill:** Cet objectif est fort souhaitable.

**M. Howe:** Avez-vous effectué des recherches en ce sens?

**M. Pickersgill:** Quand le ministre des transports présentera son budget, posez-lui cette question. Au sein du ministère, il existe un organisme chargé du programme du Centre de développement des transports qui s'occupe de cette question beaucoup plus que nous, bien que nous essayions de nous pencher sur ces problèmes.

**M. Howe:** A-t-on commencé des études à cet égard? L'an dernier, vous nous l'aviez promis.

**M. Pickersgill:** Nous essayons de nous tenir au courant de tous les nouveaux développements mais vous vous rendez sans doute compte que le Centre de développement des transports est beaucoup mieux renseigné que nous à cet égard. Je me suis rendu à Casselman et j'ai fait une randonnée dans la nouvelle voiture que l'on y fabrique. M. Duquet m'accompagnait et il se souvient sans doute mieux que moi du nom de cette voiture. Sur la voiture étaient apposées des initiales dont j'ignore le sens et oublié les lettres. Toutefois, trois sociétés envisagent la création de ce nouveau genre de transport qui est censé être léger, rapide et confortable. Eh bien, la voiture était légère, rapide mais votre verre y branlait quelque peu. Je n'aurais

*[Texte]*

working in the right direction. I have a feeling though, Mr. Howe, that we are going to have a future for rail transport.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Vice-Chairman:** Mr. Rock.

• 2035

**Mr. Rock:** If I can call a point of order, I think that the witness, Mr. Pickersgill, when he said that it was the Transport Development Agency that gave money in for the LRC train, I think he was wrong . . .

**Mr. Pickersgill:** No. I did not say that at all.

**Mr. Rock:** . . . because the Minister of Industry, Trade and Commerce . . .

**Mr. Duquet:** He never said that.

**Mr. Pickersgill:** No. I did not say that at all, I did not say the Department of Transport.

**Mr. Rock:** He did say the Transport Development Agency—that he should go too.

**Mr. Howe:** I am not thinking of a train. I am thinking of an individual vehicle that would cost about the price of a bus.

**Mr. Pickersgill:** Yes, I know.

**Mr. Howe:** By the same token, all up through our area the railroads are running their express trucks up through there on the highway, and they could still use the rail lines.

**The Vice-Chairman:** Order. Mr. Howe, you have the floor.

**Mr. Howe:** I maintain, Mr. Pickersgill, that there needs to be a lot more research done in this area, because we have so much unused rail lines and areas where both busses and trucks could run on the rails that are only used about five per cent of the time, and I think there should be a lot more research done in this area. It would get them off our highways and get people into the cities. It would be rapid and comfortable and good. We know why people stopped using the rail liners, because they were not that good.

**Mr. Pickersgill:** They were not comfortable.

**Mr. Howe:** They were not comfortable. They were old things that were used for commuter service around Montreal. They were brought up there with hard seats, and for people who had to sit in them for four or five hours, they were not comfortable. But our busses today are comfortable, and I think with research they could get a properly engineered bus on the railroad that would do the job.

**Mr. Rock:** With square wheels on them.

**Mr. Howe:** They have to engineer a longer, lower bus than a highway bus, and I do not see why it is not feasible. I think probably it is your area that talks about the initiation of studies concerning—and even down in your area where we . . .

*[Interprétation]*

peut-être pas dû dire «votre verre» mais je pense qu'il s'agit là d'une excellente formule. Monsieur Howe, j'ai toutefois la nette impression que le transport ferroviaire connaîtra un avenir brillant.

**M. Rock:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le vice-président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** J'invoque le Règlement. Je pense que le témoin, M. Pickersgill s'est trompé lorsqu'il a dit que c'est le Centre de développement des transports qui a fourni des crédits pour le train LRC . . .

**M. Pickersgill:** Non. Je n'ai jamais dit cela.

**Mr. Rock:** . . . car le ministre de l'Industrie et du Commerce . . .

**M. Duquet:** Il n'a jamais dit cela.

**M. Pickersgill:** Je n'ai pas dit cela, je n'ai pas dit que c'était le ministère du Transport.

**M. Rock:** Il a dit que c'est au Centre de développement des transports qu'il fallait s'adresser.

**M. Howe:** Ce n'est pas à un train que je pense. Je pense à un véhicule qui coûte à peu près le prix d'un autobus.

**M. Pickersgill:** Oui, je sais.

**M. Howe:** De la même façon, dans ma région, les sociétés de chemin de fer emploient des camions qui encombrant les routes, alors qu'elles pourraient très bien continuer à utiliser les voies ferrées.

**Le président suppléant:** A l'ordre, monsieur Howe, c'est vous qui avez la parole.

**M. Howe:** Je maintiens, monsieur Pickersgill, qu'un grand effort de recherche reste à faire dans ce domaine car il existe tant de voies ferrées inutilisées, lesquelles ne sont utilisées qu'à 5 p. 100 de leur capacité et il existe tant de régions où les transports routiers pourraient être assurés par voie ferroviaire, tant en ce qui concerne le transport de passagers que le transport de marchandises. Cela permettrait de désencombrer nos routes et les gens pourraient se déplacer plus rapidement. Ce serait un mode de transport rapide, confortable et efficace. Nous savons pourquoi les gens ont cessé d'utiliser les chemins de fer, c'est parce que leur service n'était pas bon.

**M. Pickersgill:** Ils n'étaient pas confortables.

**M. Howe:** Les trains n'étaient pas confortables. C'étaient de vieux trains qui desservaient jadis la banlieue de Montréal. On les a remis en service ici, les sièges étaient en bois et inconfortables lorsqu'il fallait passer 4 à 5 heures dans le train. Mais les autocars aujourd'hui sont confortables et je pense qu'avec un effort de recherche il devrait être possible de mettre au point un autocar qui pourrait rouler sur les rails.

**M. Rock:** Avec des roues carrées.

**M. Howe:** Il s'agit de mettre au point un autorail qui soit plus long et plus bas qu'un autocar et je ne vois pas pourquoi cela ne serait pas réalisable. Je pense que c'est dans votre région que l'on parle de mener des études à . . .



[Text]

**Mr. McGrath:** You leave me out of this.

**Mr. Howe:** . . . are learning so much . . .

**Mr. Vice-Chairman:** Order.

**Mr. Howe:** But this is the area in which I think there should be more research done, Mr. Chairman and Mr. Pickersgill.

**Mr. Pickersgill:** I must say, Mr. Howe, that I certainly agree with your objective, but I am not so sure it is easily obtainable.

**Mr. Howe:** Well, goodness gracious, we spend \$49 million on a hydrofoil, and now if we had spent \$9 million we might have a nice bus that would run on the highway or on the rails.

**Mr. Pickersgill:** Well, that is possible.

**The Vice-Chairman:** Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** Mr. Chairman, first of all, I want to thank Mr. Pickersgill for his reply to our letter to the commission of February 15 which arrived today. And I thank him for the comprehensive nature of the reply. I must confess I have not really had sufficient time to be able to digest it properly. But, there are a few questions arising from it which I would like to direct to Mr. Pickersgill, and before doing so I might say that I am completely satisfied with the reply, and consequently I do not intend to proceed with the motion that I did at our last hearing.

I think Mr. Pickersgill can understand my feelings on this, and I know he appreciates how strong feelings are in Newfoundland on this at the present time, realizing his great knowledge of that province.

I want to ask him if he can tell me, or tell the Committee, what kind of inquiry the commission is undertaking in accordance with the minister's letter, under Section 22 (1)(c) of the National Transportation Act, which to quote the minister's letter:

in to the respect of cost and benefits of an improved highway bus service and a possible new passenger train service across Newfoundland.

• 2040

**Mr. Pickersgill:** Do you think it would be inappropriate, Mr. Chairman, if I were to read into the record a statement that was made by the Minister just as I came into the House about this very matter? You may not have had a chance to read it.

**Mr. McGrath:** By all means. I have not seen it.

**Mr. Pickersgill:** I think perhaps this will answer your question more comprehensively than I could. It reads:

A comprehensive study of Newfoundland's surface transport requirements is to be undertaken by the Canadian Transport Commission. Transport Minister Don Jamieson made the announcement today, and in the wake of a decision by the CTC's Railway Transport Committee against a request by five Newfoundland M.P.'s to have the 1968 ruling that allowed termination of trans-island passenger service reconsidered. The Minister said he has requested the Commission to make an inquiry under provisions of Section 22(1)(c) of the National Transportation Act. It will include a detailed survey of the respective costs and benefits of an improved highway bus service and a possible new passenger rail service based on new technology, as well as improved rail freight service and upgraded

[Interpretation]

**M. McGrath:** Laissez-moi en dehors de cela.

**M. Howe:** . . . à ce sujet . . .

**Le président suppléant:** A l'ordre.

**M. Howe:** C'est là le domaine dans lequel je pense qu'il faudrait faire des recherches, monsieur Pickersgill.

**M. Pickersgill:** Je dois dire, monsieur Howe, que j'approuve entièrement vos objectifs, mais je ne suis sûr qu'il soit si facilement réalisable.

**M. Howe:** Mais, bonté divine, nous dépensons 49 millions de dollars pour les hydroglisseurs, alors que si nous avions seulement dépensé 9 millions de dollars dans ce domaine nous disposerions d'un autocar perfectionné qui pourrait rouler sur routes ou sur rails.

**M. Pickersgill:** Peut-être.

**Le président suppléant:** M. McGrath.

**M. McGrath:** Monsieur le président, je veux remercier tout d'abord monsieur Pickersgill pour sa réponse à la lettre que nous avons adressée à la Commission le 15 février, réponse qui nous est parvenue aujourd'hui. Je voudrais le remercier pour le caractère détaillé de sa réponse. J'avoue que je n'ai pas eu le temps de l'étudier véritablement. Mais elle soulève un certain nombre de questions que j'aimerais aborder avec monsieur Pickersgill, mais avant de le faire je voudrais lui dire que je suis entièrement satisfait de sa réponse et que par conséquent je n'ai pas l'intention de maintenir la motion que j'ai présentée lors de notre dernière réunion.

Je pense que monsieur Pickersgill comprendra mes sentiments à ce sujet, ainsi que les passions qu'ils déchaînent à Terre-Neuve actuellement, vue sa très bonne connaissance de cette province.

Je voudrais lui demander de me dire, ou de dire au Comité, quel genre d'enquêtes fait la Commission en vertu de l'article 22(1)(c) de la Loi nationale sur les transports, et dans l'esprit de la lettre du ministre qui, et je cite,

En ce qui concerne le coût et les avantages d'un service d'autocar amélioré et d'un éventuel service ferroviaire de passagers à travers Terre-Neuve.

**M. Pickersgill:** Monsieur le président, me permettez-vous de porter au compte rendu une déclaration du ministre à ce sujet, déclaration qui m'a été remise au moment même où j'entrais à la Chambre? Vous n'avez peut-être pas eu encore l'occasion de la lire?

**M. McGrath:** Je vous en prie. Je n'ai pu le faire en effet.

**M. Pickersgill:** C'est peut-être la meilleure façon de répondre à votre question.

Une étude complète des besoins en transport de surface à Terre-Neuve a été entreprise par la Commission canadienne des transports. C'est le ministre des Transports, l'honorable Don Jamieson, qui l'a annoncée aujourd'hui à la suite du refus par le comité de transport ferroviaire de la Commission canadienne des transports de la demande de cinq députés de Terre-Neuve qui visaient à abolir la décision de 1968 abolissant le service de transport des passagers dans l'île. Le ministre a demandé à la Commission de procéder à l'enquête aux termes de l'article 22(1)(c) de la Loi nationale sur les transports. L'étude comprendra l'examen détaillé des coûts et des avantages d'un service d'autobus amélioré, d'un nouveau service ferroviaire de passagers, qui utiliserait de nouveaux moyens techniques,

## [Texte]

ferry connections between the island and the mainland.

The initial phase of the inquiry, Mr. Jamieson suggested, should be a thorough study by qualified independent consultants of the feasibility and cost of upgrading the railway right of way to a standard which would permit more efficient rail freight service as well as the possibility of safe rapid and comfortable passenger trains. The independent consultants would also investigate the cost of various types of modern freight and passenger rolling stock adaptable to an upgraded narrow gauge (sic) line.

At the same time the consultants will make an appraisal of the existing bus service and the highway over which it operates to provide estimates of the cost of upgrading both the road and vehicles to a par with the best mainland standards. This would entail a cost study of the operation of such a service.

The second phase of the overall (sic) study, as outlined in the Minister's request to the CTC, would be to invite submissions from the public, as has been done with the Maritimes passenger train service. Mr. Jamieson said he is at present giving special attention to other ways of improving transportation in Newfoundland, and intends to brief the Commission on these shortly, so that they may be taken into consideration during the course of the study. The Minister noted that the CTC decision to order CN and CP rail to continue their passenger services in the Maritimes was based on figures which showed a substantial and steady volume of passenger traffic. The decision as to whether it is in the public interest to maintain an uneconomic passenger service, he emphasized, is based not on the amount of money the service loses, but on the number of people using it.

The Railway Transport Committee feels, Mr. Jamieson noted, that it would be senseless to reintroduce the form of rail passenger service that existed in Newfoundland prior to June 1969. The figures clearly showed a sharp and steady decline in passenger traffic on CN trains in the province following completion of the Trans-island Highway ...

I call it the Trans-Canada Highway

... in 1965. Since the passenger trains were replaced by buses, the passenger volume carried by CN in Newfoundland has more than doubled from approximately 78,000 in 1968 to approximately 170,000 in 1971. This, the Minister said, clearly demonstrates that a fast and conveniently timed mode of surface transportation can be quite attractive to passengers. There has been, he noted, sufficient complaints over matters of passenger comfort and safety during the three years of bus operation to justify a thorough assessment of the service. The inquiry will accomplish this objective, Mr. Jamieson concluded, and hopefully determine which means of transportation will combine to give the province the best possible service.

## [Interprétation]

un service ferroviaire de transport de marchandises plus modernes et de meilleurs horaires de traversier entre l'île et la terre ferme.

Selon M. Jamieson, la première phase de l'étude devrait être un examen poussé, par des experts-conseils indépendants, de la rentabilité et des coûts de l'amélioration des balastes selon les normes qui permettraient un service ferroviaire plus efficace et partant le transport des passagers d'une façon sûre, rapide et confortable. Ces mêmes experts conseillers indépendants vont également examiner les possibilités en ce qui concerne les matériels roulant pour les marchandises et les passagers qui pourraient s'adapter à des voies ferrées étroites améliorées.

Ils devront évaluer le service d'autobus ainsi que les routes sur lesquelles ce service est assuré afin de voir quels seraient les coûts de l'amélioration autant des routes que des véhicules à un niveau comparable à celui de la terre ferme. Une étude des coûts d'un tel service sera effectuée.

La deuxième phase de l'étude complète demandée par le ministre à la Commission canadienne des transports consistera en des appels d'offres du public, comme on a fait dans les provinces Maritimes pour le service ferroviaire de passagers. M. Jamieson a souligné qu'il examinait d'autres moyens d'améliorer les transports à Terre-Neuve; il entend d'ailleurs en discuter avec la Commission très bientôt de façon qu'on puisse en tenir compte dans l'étude qui sera entreprise. Le ministre a fait remarquer que la décision de la Commission canadienne des transports d'ordonner au CN et aux chemins de fer du CP de maintenir les services de passagers dans les Maritimes était fondée sur des chiffres qui démontraient une augmentation importante et constante du nombre de passagers. Lorsqu'il s'agit de décider s'il est dans l'intérêt public de maintenir un service de passagers non rentable, a-t-il indiqué, on ne tient pas compte tellement des pertes occasionnées comme du nombre de personnes desservies.

Le comité des Transports ferroviaires, ajoute M. Jamieson, estime qu'il ne servirait absolument à rien de réintroduire le service ferroviaire de passagers qui existait à Terre-Neuve avant juin 1969. Les chiffres démontraient une diminution marquée et continue du nombre de passagers à bord du train du CN dans la province après la réalisation de la route qui traverse l'île ...

et que j'appelle moi la route Transcanadienne

... en 1965. Depuis que les trains de passagers ont été remplacés par des autobus, le nombre de passagers transportés par le CN à Terre-Neuve a plus que doublé de 78,000 environ qu'il était en 1968 à 170,000 à peu près en 1971. Ainsi, pour le ministre, la preuve est faite qu'un mode de transport en surface efficace et rapide peut très bien attirer les passagers. Il remarque qu'il y a eu suffisamment des plaintes au sujet du confort et de la sécurité des passagers au cours des trois dernières années pour justifier une réévaluation complète du service d'autobus. Ce sera l'occasion de le faire, conclut M. Jamieson, et l'on pourra ainsi juger des modes de transport qui pourront le mieux desservir la province.



[Text]

**Mr. McGrath:** What time was that statement issued?

**Mr. Pickersgill:** It was handed to me as I came into this room tonight. I was told that the Minister was going to make a statement but that it would not be made until after my letter had been delivered to the offices of the five members of Parliament.

**Mr. Horner:** It is too bad it was not made a couple of years ago.

**Mr. McGrath:** Your letter arrived at five o'clock, so I presume the statement was issued after five p.m.

**Mr. Pickersgill:** I think it was quite a bit after five because I did not leave my office until half past five and I did not have it when I left.

**Mr. McGrath:** Anyway, Mr. Pickersgill, I have no further questions.

**The Chairman:** Mr. Thomas.

• 2045

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, first I would like to thank Mr. Pickersgill for the prompt reply to questions I had asked the first time he was here on the subsidy supplied under the Atlantic Region Freight Assistance Act.

In connection with that same type of assistance would his officials also supply me with the amount of assistance paid to the railways for the same period? This return shows the claims filed and the totals passed for payment for intra and west bound.

**Mr. Pickersgill:** There would be no problem about doing that but I am afraid we do not have the figures here.

**Mr. Thomas (Moncton):** No, but you will provide me with them in the same way.

**Mr. Pickersgill:** Yes, we will be very glad to do that.

**Mr. Thomas (Moncton):** In a way, this information was surprising to me. While I knew there had been a lot of applications passed I did not realize the number.

There was a total of 955 certificates issued for intra and 349 on west bound. I know there are not that many, what we call, truckers in the Atlantic area and, looking over the list, it appears to me that many of these are private persons owning one or two trucks.

**Mr. Pickersgill:** Maybe, Mr. Thomas, I am making a very great mistake in making this observation, but I believe we are not allowed by law to make any payment unless the person is licensed by the provincial highway authority.

**Mr. Thomas (Moncton):** The Motor Carrier Board.

**Mr. Pickersgill:** Whatever it is, the names are not the same in all the provinces. I would say, assuming our officials have made no mistakes—I say “assuming” because sometimes officials do make mistakes—there must be that many.

[Interpretation]

**M. McGrath:** Quand vous a-t-on remis cette déclaration?

**M. Pickersgill:** Quand je suis arrivé ici ce soir. On m'a dit que le ministre allait faire une déclaration, mais qu'il attendrait que j'aie fait parvenir ma lettre au bureau des cinq députés mentionnés tout à l'heure.

**M. Horner:** Il est malheureux qu'il ne l'ait pas fait il y a deux ans.

**M. McGrath:** Votre lettre nous est parvenue à 5 h. Supposons que la déclaration ait été remise passé 5 h.

**M. Pickersgill:** Je crois que c'était plus tard; il était plus de 5h30 lorsque j'ai quitté mon bureau et elle n'était pas encore prête.

**M. McGrath:** Je n'ai pas d'autres questions, monsieur Pickersgill.

**Le président:** Monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord remercier M. Pickersgill de la réponse rapide qu'il a faite aux questions que je lui avais posées lors de sa première comparution devant nous à propos des subventions fournies en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique.

Dans le même contexte, ses fonctionnaires pourraient-ils me donner le montant des subventions payées aux chemins de fer pendant la même période? L'état financier comprend les demandes introduites et les totaux crédités pour les transports interprovinciaux et les transports en direction de la côte ouest.

**M. Pickersgill:** Cela ne présente aucune difficulté mais malheureusement nous n'avons pas ces chiffres sous la main.

**M. Thomas (Moncton):** Non, mais vous pourriez me les communiquer de la même manière.

**M. Pickersgill:** Oui, nous serions très heureux de le faire.

**M. Thomas (Moncton):** Dans un sens, les renseignements qui m'ont été communiqués m'ont surpris. Je savais qu'un nombre de demandes avaient été présentées mais je ne me rendais pas compte du nombre.

Au total, 955 certificats ont été délivrés pour le transport interprovincial et 349 pour le transport en direction de la côte ouest. Je sais que le nombre de camionneurs, comme nous les appelons, dans la région Atlantique n'est pas très élevé et lorsque je parcours la liste, il me semble qu'un grand nombre d'entre eux sont en fait des particuliers qui possèdent un ou deux camions.

**M. Pickersgill:** Je fais peut-être une grosse erreur, monsieur Thomas, en formulant cette remarque, mais je crois que la loi ne nous permet pas de procéder à des paiements si ce n'est à des personnes qui détiennent un permis délivré par l'administration provinciale de la circulation routière.

**M. Thomas (Moncton):** La Commission des transports routiers.

**M. Pickersgill:** Quoi qu'il en soit, les noms varient selon les provinces. Je dirais, si nos fonctionnaires du moins n'ont pas fait erreur, et je dis «si» car les fonctionnaires commettent parfois des erreurs, qu'il y en a un grand nombre.

[Texte]

**Mr. Thomas (Moncton):** What criteria do you follow then? I know the first step is to make sure the application has been approved by the appropriate provincial licensing authority. I would assume there would be various types of licences, trucking for hire or trucking for private use, and you must have some criteria.

**Mr. Pickersgill:** We have a criteria on trains that are laid down in the Atlantic region.

**Mr. Thomas (Moncton):** This is what I was wondering about.

**Mr. Pickersgill:** We have no power to establish criteria different from those that are laid down in the law as passed by Parliament.

**Mr. Thomas (Moncton):** This is true, but may I read one of the criteria laid down under the regulations for special transportation assistance passed on November 17, 1970. I assume you know the ones I am referring to.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** When you get into prohibitive movements, or movements not eligible, Section 2, Subsection (ii) (h) reads:

The movement of goods that are the property of a sole owner or controller of the trucker's undertaking . . .

**Mr. Pickersgill:** Yes, that is right.

**Mr. Thomas (Moncton):** As I understood the purpose of this special assistance, it was to enable legitimate trucking firms to compete with the rail carriers.

**Mr. Pickersgill:** I think it was to treat them equally with the railways.

**Mr. Thomas (Moncton):** Right, but the rail carrier obviously is not carrying its own goods.

**Mr. Pickersgill:** No.

**Mr. Thomas (Moncton):** In other words, owner-truckers should not qualify under this.

**Mr. Pickersgill:** Mr. Thomas, you will appreciate that I do not personally deal with any of these cases but I happen to know, from talking to the officials who do, that they made every effort to ascertain that the trucker is an entirely independent person from the one whose goods he is carrying.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes, and this is the purpose of this line of questioning.

For example, I have no way of proving it but I feel, looking at this list, that some of these truckers are possibly farmers hauling pulp.

• 2050

Now there is a fine line there. Is that pulp his until he delivers it to the railhead? If it is, he should not be getting assistance. Is this investigated?

[Interprétation]

**M. Thomas (Moncton):** Quels sont les critères que vous observez à ce moment? Je sais que la première étape consiste à vérifier si la demande a été approuvée par l'administration provinciale compétente en matière de permis. Il doit y avoir, je crois, divers types de permis, par exemple les permis relatifs au transport indépendant par camion ou les permis relatifs au transport par camion à des fins privées et vous devez avoir certains critères.

**M. Pickersgill:** Nous avons un critère relatif aux chemins de fer établi dans la région Atlantique.

**M. Thomas (Moncton):** Voilà ce que je voulais savoir.

**M. Pickersgill:** Nous n'avons aucun pouvoir nous permettant d'établir des critères qui soient différents de ceux qui figurent dans les lois adoptées par le Parlement.

**M. Thomas (Moncton):** C'est vrai, mais je vous demanderais de lire l'un des critères établis en vertu du règlement concernant l'aide spéciale au transport qui a été adopté le 17 novembre 1970. Vous savez sans doute de quoi je parle.

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** Lorsqu'il s'agit de transport prohibitif ou de transport ne pouvant être pris en considération, l'alinéa (ii) (h) de l'article 2 précise:

Le transport des marchandises qui sont la propriété d'un seul et unique propriétaire ou contrôleur du transporteur . . .

**M. Pickersgill:** Oui, c'est exact.

**M. Thomas (Moncton):** Si je comprends bien le but de cette aide spéciale, il s'agit de permettre la concurrence entre les sociétés de camionnage dûment établies et les chemins de fer.

**M. Pickersgill:** Il s'agissait, je pense, de les mettre sur un pied d'égalité avec les chemins de fer.

**M. Thomas (Moncton):** C'est exact, mais il est évident que les sociétés de transport par chemin de fer ne transportent pas leurs propres marchandises.

**M. Pickersgill:** Non.

**M. Thomas (Moncton):** En d'autres termes, les transporteurs qui sont propriétaires ne peuvent bénéficier de ces dispositions.

**M. Pickersgill:** Monsieur Thomas, vous comprendrez le fait que je ne m'occupe pas personnellement de ces questions mais il se fait qu'à la suite d'entretiens avec des fonctionnaires qui eux s'en occupent, je sais qu'on vérifie dans toute la mesure du possible si le camionneur est totalement indépendant du propriétaire des marchandises qu'il transporte.

**M. Thomas (Moncton):** Oui, et c'est là le but de cette série de questions.

Par exemple, je n'ai aucune preuve, mais je crois, à en juger par cette liste, que certains de ces camionneurs sont peut-être des agriculteurs qui transportent de la pâte à papier.

Et voilà ici une bonne question à soulever. Est-il le propriétaire de cette pâte à papier jusqu'au moment où il la livre au terminus de la ligne? Si c'est le cas, il ne devrait pas bénéficier de cette aide. Fait-on une enquête à ce sujet?



[Text]

**Mr. Pickersgill:** I think we do our best within the limits of the possible to make sure that we carry out the law, and the law is quite clear that the trucker must not be trucking his own stuff. He must be trucking for hire for somebody

**An hon. Member:** For his neighbours.

**Mr. Pickersgill:** Not for neighbours either. I can see that cosy little arrangements might possibly exist but of course nothing like that ever happens in the Maritime provinces. Mr. Thomas and I know that.

**Mr. Thomas (Moncton):** We are basically honest but sometimes ... One of the applications I asked you about, a particular application, and you gave me information on that. I have no reason to single out that particular trucker other than that it is an example of what I am getting at. The act was not designed, for example, to assist Imperial Oil or Irving Oil or any of the oil companies to haul their bulk product from the plant.

**Mr. Pickersgill:** I think you were a member of Parliament when the act was passed and I was not.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes.

**Mr. Pickersgill:** So you would know better than I do about what its purpose was.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes. And this is why I am asking these questions. I am questioning some of these applications that have been issued. One of the cardinal provisions was that there should be no ... well, I will read the section to you. Actually subsection 8 talks about a sole owner, but there is also a section that there shall be no interlocking of directors. In other words, it was not intended to cover a dummy trucking company setup.

**Mr. Pickersgill:** We do our best.

**Mr. Thomas (Moncton):** What investigation is carried out when this application comes in?

**Mr. Pickersgill:** We go to the third and fourth degree. We try as far as possible to find out who the real owners are. Sometimes it is not too easy because interprovincial truckers are incorporated under provincial laws and they are licensed by a provincial board and it is sometimes not too easy to trace their genealogy. With a lot of these companies, it would be easier to trace the genealogy of human beings than of some of these artificial ones. I think you understand.

**Mr. Thomas (Moncton):** I know. They can be involved.

**Mr. Pickersgill:** I can assure you, Mr. Thomas, that we are fairly suspicious too.

**Mr. Thomas (Moncton):** I hope you are because when we complain about transportation matters in the area, it is often thrown back at us that you are dumping so many millions of dollars in there. But we always come back with the reply that maybe you are, but are they being used for the right purpose? You see, this assistance was extended to the truckers because the theory was that the Maritimes was an area of little competition in transportation. The Minister expressed the opinion at the time that this would eventually lead to lower rates because the truckers were getting assistance. It is rather disturbing now to read that most truckers have now announced increases in their rates

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Je crois que nous faisons de notre mieux dans la mesure du possible afin de veiller à appliquer la loi et la loi stipule sans ambages que le camionneur ne peut transporter ses propres marchandises. Il doit être engagé par un tiers ...

**Une voix:** Un voisin par exemple.

**M. Pickersgill:** Non, pas par un voisin non plus. J'entrevois les petits arrangements intéressants qui pourraient exister mais bien sûr il n'en a jamais rien été dans les Provinces Maritimes. M. Thomas et moi-même le savons.

**M. Thomas (Moncton):** Nous sommes foncièrement honnêtes mais parfois ... Je vous ai mentionné une demande particulière et vous m'avez renseigné à son sujet. Je n'ai aucune raison de monter en épingle le cas particulier d'un camionneur si ce n'est pour vous donner un exemple de ce que j'essaie de savoir. La loi n'a pas été conçue par exemple pour aider une société comme l'*Imperial Oil* ou la *Société Irving Oil* non plus que toute autre société pétrolière à transporter en vrac leurs produits à partir de leurs usines.

**M. Pickersgill:** Je crois que, contrairement à moi, vous étiez député lorsque la loi a été adoptée.

**M. Thomas (Moncton):** C'est exact.

**M. Pickersgill:** Vous connaissez donc mieux que moi l'objet de cette loi.

**M. Thomas (Moncton):** Oui. Et c'est pourquoi je pose ces questions. Je mets en doute certaines des demandes qui ont été acceptées. L'une des dispositions fondamentales de la loi précisait ... je vais vous lire l'article. En fait il s'agit de l'alinéa 8 qui parle d'un seul propriétaire, mais il y a également un article qui interdit les arrangements solidaires entre les directeurs de sociétés. En d'autres termes, la loi ne visait pas la création de sociétés de camionnage factices.

**M. Pickersgill:** Nous faisons de notre mieux.

**M. Thomas (Moncton):** Que fait-on comme enquête lorsqu'une demande arrive?

**M. Pickersgill:** Nous allons jusqu'au troisième et au quatrième degré. Nous essayons dans la mesure du possible de retrouver les véritables propriétaires. Ce n'est parfois pas très facile car les sociétés de transport interprovinciales sont constituées en vertu de lois provinciales et titulaires d'un permis délivré par une commission provinciale et il est parfois difficile de retrouver leur arbre généalogique. Avec toutes ces sociétés, il est parfois plus facile de retrouver l'arbre généalogique d'un individu que celui d'une de ces sociétés artificielles. Je crois que vous comprenez.

**M. Thomas (Moncton):** Je sais. Elles peuvent être intéressées.

**M. Pickersgill:** Je puis vous assurer, monsieur Thomas, que nous sommes également très soupçonneux.

**M. Thomas (Moncton):** J'espère que vous l'êtes car lorsque nous nous plaignons de questions de transport dans ce domaine, on nous fait parfois bien sentir que vous dépensez des millions de dollars à ce sujet. Mais nous répondons toujours que c'est peut-être vrai, mais alors on peut se demander si ces millions sont utilisés à bon escient? Vous comprenez, nous avons donné aux camionneurs le bénéfice de cette aide car en théorie la région des Maritimes tenait peu de concurrence en matière de transport. A ce moment, le ministre a exprimé l'avis que cette mesure n'aurait en fin de compte pour conséquence que de diminuer les tarifs car les camionneurs allaient recevoir une

[Texte]

ranging generally from 6 per cent to 10 per cent. My question was whether the commission makes every effort to make sure that this money is used for the proper purpose.

**Mr. Pickersgill:** We make every effort to make sure that no money is paid out that is not authorized by the law. We did not make the law and if the law in the opinion of anyone is in any way defective, we still have to carry it out, Mr. Thomas, as long as it is the law. I think you understand that.

**Mr. Thomas (Moncton):** That is right.

**Mr. Pickersgill:** Happily for you, you have more chance of changing the law than I have.

**Mr. Thomas (Moncton):** This is right but we have to have information first. That is why I am asking you if you are satisfied that these cases are being investigated thoroughly.

**Mr. Pickersgill:** You would not like me to express an opinion about whether I think it is a good law or a bad law.

**Mr. Thomas (Moncton):** No, no.

**Mr. Pickersgill:** Because that, I think, would be impudence on my part. But I do not mind expressing the view that we do our utmost to see that no money is improperly paid within the terms of the law.

**Mr. Thomas (Moncton):** Are these increases that have been announced by the trucking firms subject to the same scrutiny as ...

• 2055

**Mr. Pickersgill:** They are no business of ours whatever. I do not know the laws of New Brunswick but if you took any exception to them you would have to complain to the highways board.

**Mr. Thomas (Moncton):** This is surprising to me. Do you mean you do not have the same control?

**Mr. Pickersgill:** We do not have any jurisdiction over them whatever.

**Mr. Thomas (Moncton):** But you do over the railways.

**Mr. Pickersgill:** Oh yes. Under Part III of the act we would have jurisdiction over an interprovincial or an international carrier if that carrier were exempted by Section 5 of the Motor Vehicle Transport Act. But no exception has been made. So all truckers are still under the administration of the provincial highways board and, therefore, to the extent that there is control over rates—and I would not know to what extent there is in New Brunswick—it is a question of provincial law and any complaint would have to be made to them.

**Mr. Thomas (Moncton):** I have a further question on rail freight rates. I know under the new act a change has been made and the railway now does not have to get permission first to increase its rates.

[Interprétation]

aide. Il est assez troublant de constater maintenant que la plupart des camionneurs viennent d'annoncer des augmentations de tarif allant de 6 à 10 p. 100. Il s'agit de savoir si la Commission fait tout ce qui est en son pouvoir pour veiller à ce que ces sommes soient utilisées à bon escient.

**M. Pickersgill:** Nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour veiller à ce que toutes les sommes payées soient autorisées par la loi. Nous n'avons pas rédigé la loi et si quelqu'un est d'avis qu'elle est imparfaite, nous devrions néanmoins l'appliquer, monsieur Thomas, aussi longtemps que c'est la loi. Je pense que vous comprenez la chose.

**M. Thomas (Moncton):** C'est exact.

**M. Pickersgill:** Heureusement pour vous, vous avez plus de possibilités de modifier la loi que je n'en ai.

**M. Thomas (Moncton):** C'est exact mais nous devons d'abord avoir des renseignements. C'est pourquoi je vous demande si tous ces cas font l'objet d'une enquête approfondie et si vous en êtes satisfait.

**M. Pickersgill:** Vous ne voudriez pas que je m'avance à dire qu'à mon avis la loi est bonne ou mauvaise.

**M. Thomas (Moncton):** Non, non.

**M. Pickersgill:** Ce serait, je crois, imprudent de ma part. Mais je suis tout à fait d'accord pour dire que nous faisons tout notre possible pour veiller à ce qu'aucune somme ne soit payée indûment et en violation de la loi.

**M. Thomas (Moncton):** Ces augmentations de tarifs qui ont été annoncées par les sociétés de camionnage font-elles également l'objet d'un examen minutieux comme ...

**M. Pickersgill:** Cela ne nous concerne en aucune façon. Je ne connais pas les lois du Nouveau-Brunswick, mais si vous avez des objections il faut vous adresser aux autorités responsables des routes.

**M. Thomas (Moncton):** Cela me surprend. Voulez-vous dire que vous n'avez aucune autorité sur les transporteurs routiers?

**M. Pickersgill:** Nous n'avons aucune autorité sur eux.

**M. Thomas (Moncton):** Mais vous en avez sur les chemins de fer.

**M. Pickersgill:** Oui. En vertu de la partie III de la Loi, nous avons autorité sur un transporteur interprovincial ou international si celui-ci est exempté par l'article 5 de la Loi sur le transport par véhicules à moteur. Cependant, aucune exception n'a été faite. Ainsi, tous les transporteurs routiers relèvent toujours des autorités provinciales routières et, par conséquent, le contrôle des tarifs, dans la mesure où un tel contrôle est exercé et je ne sais pas ce qu'il en est au Nouveau-Brunswick, relève de la juridiction provinciale et c'est aux provinces que les plaintes doivent être adressées.

**M. Thomas (Moncton):** J'ai une autre question sur les tarifs ferroviaires pour les marchandises. Je sais que la nouvelle loi a apporté des modifications et les sociétés ne doivent plus maintenant demander au préalable l'autorisation d'augmenter leurs tarifs.



[Text]

**Mr. Pickersgill:** Nor afterward either.

**Mr. Thomas (Moncton):** No, but they have to file the rates.

**Mr. Pickersgill:** They have to file the rates to let the public know what the rates are.

**Mr. Thomas (Moncton):** Then is there not a duty on the part of the CTC to examine these rates and satisfy themselves that they are just under the act?

**Mr. Pickersgill:** No, there is no such duty. But if someone makes a complaint under Section 23, under the maximum rate formula, or under the section of the act which says that you cannot carry anything for less than the variable cost, it is our duty to investigate it, and we may even have to have hearings on it. There are several hearings going on at the present time. There is one actually under process at the moment in Saskatoon under Section 23, but in the ordinary circumstances the railways are just as free as General Motors to set their own prices.

**Mr. Thomas (Moncton):** But do you not have any authority under the act when these rates are filed and you feel they are unjust or beyond the compensatory?

**Mr. Horner:** If they are below the variable cost.

**Mr. Pickersgill:** Yes, if they are below the variable cost and they exceed the maximum rate formula, or if under Section 23 a complaint is made, as has been made by several shippers. There are several cases before the Railway Transport Committee at the present moment under Section 23, but there has to be a complaint.

**Mr. Thomas (Moncton):** Then you can only step in if the rates are obviously lower?

**Mr. Pickersgill:** Or if somebody makes an application under Section 23.

**Mr. Thomas (Moncton):** But if they are exorbitantly high you have no power to do anything about it.

**Mr. Pickersgill:** The act says right at the very beginning that competition is going to regulate these things.

**Mr. Thomas (Moncton):** I know that the act says that.

**Mr. Pickersgill:** Just as it does between Ford and General Motors. And I suspect that in the transport field it does it even a little better.

**Mr. McCleave:** May I ask Mr. Pickersgill questions in three areas. The first one arises out of page 19 of his report, the operations of a new act which came into effect on April 1. I refer you to the bottom of page 19.

**Mr. Pickersgill:** Yes, that is right.

• 2100

**Mr. McCleave:** This exempts certain shipping conference practices from provisions of the Combines Investigation Act and is of some considerable interest because of the way the rates to Halifax and Saint John stack up against the rates to Montreal.

What use is made of those documents that have been filed with the Commission by the 46 shipping conferences? Is this public knowledge?

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Ni non plus par la suite.

**M. Thomas (Moncton):** Non, mais elles doivent déposer leurs tarifs.

**M. Pickersgill:** Elles doivent les déposer de façon à ce que le public puisse les connaître.

**M. Thomas (Moncton):** La CCT n'est plus tenue d'examiner ces tarifs et de s'assurer qu'ils sont conformes à la loi?

**M. Pickersgill:** Non, il n'y a aucune obligation de cette sorte. Mais si quelqu'un dépose une plainte en vertu de l'article 23 relatif aux taux maximum ou en vertu de l'article de la loi qui interdit de transporter une marchandise à un prix inférieur au coût variable, nous sommes tenus de faire une enquête et éventuellement de tenir des audiences à ce sujet. Plusieurs audiences sont en cours à l'heure actuelle. L'une est en cours en ce moment même à Saskatoon pour étudier une plainte déposée en vertu de l'article 23, mais de façon générale les sociétés de chemins de fer sont tout aussi libres de fixer leurs prix que la General Motors.

**M. Thomas (Moncton):** Mais la loi ne vous donne aucun moyen d'action lorsque ces tarifs sont déposés et que vous estimez qu'ils sont injustifiés ou en deça du taux compensatoire?

**M. Horner:** S'ils sont inférieurs au coût variable.

**M. Pickersgill:** Oui, si les tarifs sont inférieurs au coût variable ou qu'ils excèdent les tarifs maximum prescrits ou si une plainte est déposée en vertu de l'article 23 comme cela s'est produit à plusieurs reprises. Le comité des Transports ferroviaires est saisi à l'heure actuelle de plusieurs affaires qui tombent sous le coût de l'article 23, mais il faut pour cela qu'une plainte soit déposée.

**M. Thomas (Moncton):** Si bien que vous ne pouvez intervenir que si les tarifs sont de toute évidence trop bas?

**M. Pickersgill:** Ou si quelqu'un dépose une plainte en vertu de l'article 23.

**M. Thomas (Moncton):** Mais si les tarifs sont exorbitants, vous ne pouvez rien faire.

**M. Pickersgill:** Au tout début de la loi, il est dit que c'est la concurrence qui règlera les tarifs.

**M. Thomas (Moncton):** Je sais que la loi dit cela.

**M. Pickersgill:** C'est la même chose entre Ford et General Motors. Et je suppose que la concurrence joue son rôle encore mieux dans le domaine des transports.

**M. McCleave:** J'aimerais poser des questions à M. Pickersgill dans trois domaines. La première se rapporte à la page 19 de son rapport, l'application d'une nouvelle loi qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril. Reportez-vous au bas de la page 19.

**M. Pickersgill:** Oui, c'est exact.

**M. McCleave:** Certaines conférences maritimes se trouvent exemptes ainsi de l'application de la Loi des enquêtes sur les coalitions; il est important de le souligner à cause des tarifs en vigueur pour Halifax et Saint-Jean de Terre-Neuve comparativement à ceux pour Montréal.

Quelle est la diffusion des documents déposés auprès de la Commission par les 46 conférences maritimes? Ces documents sont-ils publics?

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** The Secretary of the Commission tells me the Minister tabled a report in the House of Commons two days ago. Is that correct?

**Mr. H. Arbique (Secretary, Canadian Transport Commission):** Since the session reopened, perhaps the first or second day of it.

**Mr. McCleave:** Oh, I see; earlier on in the session.

**Mr. Pickersgill:** In this part of the session, since Easter.

**Mr. McCleave:** Oh, yes. Summarizing the ...

**Mr. Arbique:** ... the experience since it has been effective.

**Mr. McCleave:** Does either of our witnesses know whether these rates have shown any departure from practice in the past, or whether they still tend to be the same?

**Mr. Pickersgill:** I would not pretend that I could answer that question without advice.

**Mr. McCleave:** All right.

I will go to the report, then, as long as it is public in some way.

The second question is on page 21 dealing with the report of the special Commission inquiry into the coasting trade.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. McCleave:** And on the principal recommendation that traffic between Canadian ports be reserved for Canadian flag vessels.

A few days ago a ship which I think started out under German registry—I am not sure—the *Travetal* ...

**Mr. Pickersgill:** Yes, I have heard of it.

**Mr. McCleave:** ... assumed Singapore registry while either at Halifax or operating somewhere near Halifax, which must qualify for one of the neatest marine tricks of anybody's week, and has put out of business effectively two bona fide Canadian vessels, the *OK Service XI* and the *Federal Hudson*.

My understanding is that Customs has given *Travetal* a two-month exemption to take advantage of the Commonwealth Shipping Agreement, but I am told by the Minister of National Revenue, Mr. Gray, in the Finance Committee, that this was done after a recommendation from a committee of the Canadian Transport Commission. I would therefore ask the President of the CTC how this committee operates.

**Mr. Pickersgill:** As I understand it, the Minister of National Revenue, before he will give any foreign ship or any Commonwealth ship which has not paid duty authority to operate, asks this committee, of which I believe the chairman is the chairman of the Water Transport Committee of our Commission, for advice as to whether or not there are any Canadian ships capable of doing the particular kind of service that is required, and an inquiry is then made in an informal way usually, because after all we have not all that many ships and it is quite easy to do, and then we tender advice. The Minister of National Revenue still has the responsibility of making the decision and he can accept the advice or reject it. That is the way it is done.

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Le secrétaire de la Commission m'avise que le ministre a déposé un rapport à la Chambre des communes il y a deux jours. C'est bien cela?

**M. H. Arbique (secrétaire de la Commission canadienne des Transports):** Après la reprise de la session, peut-être le lendemain ou le surlendemain.

**M. McCleave:** Plus tôt au cours de la session.

**M. Pickersgill:** Pendant la session en cours, depuis Pâques.

**M. McCleave:** Je vois. Et ce rapport ...

**M. Arbique:** ... c'est le point sur la situation.

**M. McCleave:** L'un des témoins saurait-il si les tarifs ont varié considérablement ou s'ils sont restés à peu près les mêmes?

**M. Pickersgill:** Je ne pourrais pas répondre à votre question comme cela.

**M. McCleave:** Parfait.

Je consulterai donc le rapport puisqu'il est public en quelque sorte.

La deuxième question se rapporte à la page 21 du rapport de l'enquête spéciale de la Commission sur le cabotage.

**M. Pickersgill:** Je vous écoute.

**M. McCleave:** Il s'agit de la principale recommandation voulant que le trafic entre les ports canadiens soit réservé aux navires battant pavillon canadien.

Il y a quelques jours, un navire qui avait d'abord été enregistré en Allemagne, je ne suis pas sûr du nom, je crois que c'est le *Travetal* ...

**M. Pickersgill:** J'ai entendu le nom, en effet.

**M. McCleave:** ... a prétendu être enregistré à Singapour pendant qu'il se trouvait à Halifax où tout près, réussissant ainsi un des tours de prestidigitation les plus habiles qu'on ait vu dans le domaine maritime entraînant le retrait du service de deux navires battant pavillon canadien de façon parfaitement valide, le *OK Service XI* et le *Federal Hudson*.

Je crois comprendre que les douanes ont accordé au *Travetal* une exemption de deux mois pour leur permettre de bénéficier de l'accord sur le transport maritime avec les pays du Commonwealth; on m'a rapporté que le ministre du Revenu National, M. Gray, avait indiqué au Comité des Finances que la décision avait été prise sur la recommandation du Comité de la Commission canadienne des transports. J'en profite donc pour demander au président de la Commission comment fonctionne ce Comité.

**M. Pickersgill:** Je pense que le ministre du Revenu National, avant d'accorder à tout navire étranger ou tout navire du Commonwealth qui n'a pas payé les droits de douanes la permission de naviguer au Canada demande au Comité, dont le président occupe la même charge au sein du Comité des transports par eau de la Commission, si de l'avis des membres il y a des navires canadiens qui peuvent jouer le même rôle et offrir le même service; une enquête non officielle a lieu car il n'y a pas tellement de navires au Canada et la tâche du Comité est donc relativement simple, et l'avis demandé est soumis au ministre. C'est à celui-ci qu'il appartient de prendre la décision cependant, il peut accepter ou refuser l'avis du Comité. Voilà comment on procède.



[Text]

**Mr. McCleave:** Can Mr. Pickersgill recall whether the decision was made only because of ice conditions to allow the temporary importation of this vessel?

**Mr. Pickersgill:** Well, I think perhaps I should give you a little background.

**Mr. McCleave:** I would appreciate it. Mr. Duquet and I are going to have a little go at this on the late show tonight, and anything that would help build up the audience...

**Mr. Pickersgill:** I will try to be as brief as possible.

When I was the Minister of Transport in the dark ages, about 1965, it began to appear that there was going to be no steamship service of any kind between St. John's and Halifax. I had almost the same feeling as Mr. McCleave would have had about the importance of maintaining some kind of link between those two historic ports. In order to keep the service going we therefore agreed with a recommendation from the then Maritime Commission to subsidize certain services and I was able to convince the Treasury Board that this should be done from year to year. The service was provided by Newfoundland Canada Steamships, a very reputable firm which did not have a good modern vessel. Every year the Treasury Board complained that the subsidies were rather high and that the kind of vessels used were not really very satisfactory for the development of modern service, and that if the right kind of vessel could be found this service could probably, after a few years, become self-supporting.

• 2105

It so happened that the Canadian Pacific—we will say Canadian Pacific Limited because I do not know which branch of that empire it was—chartered certain ships to begin with, and I do not know precisely what the situation is now, to carry new motor cars for sale in Newfoundland from Saint John. The Canadian National Railways understandably thought they would like to keep some of this traffic across the Gulf which they had entirely before. They came to the conclusion the only way they could compete was to get some of it to move through Halifax. That would necessitate, of course, a different kind of vessel. One vessel was not capable of the other kind of service and in any case the other vessel was chartered temporarily for this purpose. I understand it is not really going to be unemployed; it is going on to another kind of service. There has been no complaint whatever from its operators. Certainly the one particular vessel could not have carried motor cars.

These operators in Halifax began looking for the kind of ship that they felt would be adequate (a) to carry these motor cars, and (b), to carry the general cargo to provide a better over-all service. They found this vessel which could carry motor cars, general cargo and containers. They formed the notion that if they could get it into the service—it is a fairly fast vessel, too, I understand—it could carry the motor cars, the general cargo and it would get a certain amount of container traffic onward from Halifax, containers that had come either by railway from mainland Canada or by water from Europe. They also found that they could work in the sequence, between trips to Newfoundland, a voyage to a New England port which they hoped would be able to carry some containers. I think it was Portsmouth, New Hampshire. I am speaking from memory here. This would mean, of course, that you could ship fish, for example, in containers direct from St. John's

[Interpretation]

**M. McCleave:** Monsieur Pickersgill peut-il nous dire si c'est la situation des glaces qui a fait que ce navire devenait nécessaire pour un temps?

**M. Pickersgill:** Il serait peut-être utile que je vous donne plus de renseignements à ce sujet.

**M. McCleave:** Je vous en serais reconnaissant. M. Duquet et moi-même entendons revenir sur cette question ce soir et tout ce qui pourra contribuer à intéresser davantage l'auditoire...

**M. Pickersgill:** J'essaierai d'être bref.

À l'époque déjà reculée où j'étais ministre des Transports, vers 1965, on a craint à un certain moment qu'il n'y ait absolument aucun service de transport maritime entre Saint-Jean de Terre-Neuve et Halifax. Je ressentais à peu près le même sentiment que M. McCleave eut ressenti au sujet de l'importance de maintenir une certaine liaison entre ces deux ports historiques. Pour assurer le service, nous avons donc convenu conformément à une recommandation de la Commission maritime, de subventionner certains services et j'ai persuadé le Conseil du Trésor que cela devait être fait d'année en année. Le service a été fourni par la *Newfoundland Canada Steamship*, firme d'excellente réputation, qui ne possédait pas un bon navire moderne. Chaque année, le Conseil du Trésor a estimé les subventions plutôt élevées et jugé que le genre de navire utilisé n'était pas très satisfaisant en vue de l'expansion d'un service moderne et que, si le navire approprié pouvait être trouvé, ce service pourrait probablement, après quelques années, se suffire à lui-même.

Il est arrivé que le Canadien Pacifique—je veux dire le Canadien Pacifique Limitée, car je ne sais quelle division de cet empire était concernée—a nolisé certains navires pour commencer et, je ne sais exactement ce qu'est la situation à l'heure actuelle, entrepris le transport de voitures neuves à vendre à Terre-Neuve à partir du port de Saint-Jean. Le Canadien National voulait naturellement conserver un peu de cette navigation dans le golfe dont ils avaient précédemment le monopole. La société a conclu que le seul moyen de faire concurrence était de faire passer une partie du trafic par Halifax. Cela nécessiterait naturellement un autre genre de navire. Un navire ne pouvait assurer l'autre service et, de toute façon, l'autre navire était nolisé provisoirement à cette fin. Je crois comprendre qu'il ne restera pas inutilisé; il sera affecté à un autre genre de service. Il n'y a pas eu de plaintes de la part de ceux qui l'exploitent. Il est indubitable que ce navire en particulier ne pouvait transporter des automobiles.

Ces exploiters d'Halifax ont cherché le genre de navire qu'ils estimaient approprié: a) pour le transport d'automobiles et b), pour le transport de marchandises en vue d'assurer un meilleur service général. Ils ont trouvé ce navire pouvant transporter des automobiles, des marchandises et des containers. Ils ont pensé que s'ils pouvaient le mettre au service—c'est un navire assez rapide à ce que je comprends—ils pourraient transporter des automobiles, des marchandises et une certaine quantité de containers à partir d'Halifax, containers transportés d'abord par chemin de fer ou par voie maritime. Ils ont aussi constaté qu'ils pouvaient établir la liaison entre les voyages à Terre-Neuve en se rendant à un port de la Nouvelle Angleterre espérant pouvoir transporter des containers. A Portsmouth, dans le New Hampshire, je pense. Je cite de mémoire. Ceci voudrait dire qu'il serait possible d'expé-

## [Texte]

without trans-shipping through Halifax on to Portsmouth which would be quite considerable.

They made a proposal to us that this ship should be substituted in accord with the Treasury Board's requirements. We have not made a contract with them yet, because we want to be absolutely sure that it will be capable of providing this service. It is really in a kind of temporary and experimental way in my understanding that the Minister of National Revenue has given this temporary remission.

• 2110

I believe that an attempt is being made to get the service organized on a long-term basis, and I would hope that in due course, if the thing works, it would become a Canadian ship.

I do not think there is any doubt that it would be a very great improvement in transport if we could get a shipping service between Halifax and St. John's that could carry motor cars, that could carry containers, that could carry general cargo, and above all could be self-supporting. I am not saying that all these objectives will be attained, but I think it would be a great thing if we could do it.

**Mr. McCleave:** The reason I raised the question, Mr. Chairman, and I do thank Mr. Pickersgill for his lengthy answer, was that it did mean the loss of jobs to Canadian seamen and their replacement by Spanish crews, I believe, German officers and Spanish crews.

I did want it to be raised, but it was my understanding from what we have been told as far as the service is concerned, that this outside vessel is an extraordinarily fine one. I do not knock it in any way, but unfortunately it has had some repercussions on Canadian services.

**Mr. Pickersgill:** Yes. Well, this is a very worrying thing.

**Mr. McCleave:** The final question I had, Mr. Chairman, if my time permits, is how many rail line services in Canada, since the setting up of the new act, have been discontinued? How many have been continued with subsidies?

**Mr. Pickersgill:** I think we have a table here, have we not? I do not know that the most up-to-date information is in the Annual Report.

Perhaps instead of trying to answer this and read them, I can just file the document.

**Mr. McCleave:** Yes, that would be quite satisfactory, Mr. Chairman.

I did mean to ask Mr. Pickersgill about the special study on the Canadian Merchant Marine. Where does it rest now? Is it in some form of activity?

**Mr. Pickersgill:** Well, the report which we hired consultants to prepare has been prepared and has been submitted to the government, and of course it is in higher hands than ours.

**Mr. McCleave:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, I appreciate Mr. Pickersgill's lengthy answers with regard to my colleague Mr. McCleave.

I would like to deal with Section 23 of the National Transportation Act which, as he knows better than I, has to deal with public interest in all that concept, and matters to be considered. It says in Section 23(3)(a)(i):

## [Interprétation]

dier du poisson, par exemple, dans des containers, directement de Saint-Jean sans transbordement par Halifax ou à Portsmouth, ce qui n'est pas une petite affaire.

Ils nous ont proposé ce navire de remplacement, conforme aux exigences du Conseil du Trésor. Nous n'avons pas signé de contrat avec la société, car nous voulons être absolument certains qu'elle pourra assurer ce service. L'affaire est encore à la phase provisoire et expérimentale et je crois comprendre que le ministre du Revenu national a accordé une remise provisoire.

Je pense qu'on tente d'organiser le service actuellement sur une base durable et j'espère qu'un jour, si tout va bien, il pourrait être converti en navire canadien.

Ce serait une grande amélioration dans le service de transport si nous pouvions avoir entre Halifax et Saint-Jean de Terre-Neuve des navires qui pourraient transporter des autos, des conteneurs, diverses marchandises, et surtout qui pourraient être autonomes. Je ne dis pas qu'on pourra atteindre tous ces objectifs; ce serait merveilleux cependant si on le pouvait.

**M. McCleave:** La raison pour laquelle j'ai posé la question, monsieur le président, et je remercie M. Pickersgill de nous avoir donné une réponse très complète, est que je voulais souligner qu'il y avait eu pertes d'emploi pour les marins canadiens; ils ont été remplacés par des équipages espagnols, ou plus précisément des officiers allemands et des équipages espagnols.

Je tenais à le mentionner. En ce qui concerne le service lui-même, je crois savoir d'après ce qu'on m'a dit, qu'il s'agit d'un navire doté de qualités exceptionnelles. Je ne veux pas le critiquer, mais il a eu des répercussions malencontreuses pour les Canadiens.

**M. Pickersgill:** C'est un problème qui nous préoccupe tous.

**M. McCleave:** Une dernière question, si vous le permettez, monsieur le président. Depuis l'adoption de la nouvelle loi, combien y a-t-il eu de lignes de chemin de fer abandonnées? Combien ont été maintenues au moyen de subventions?

**M. Pickersgill:** N'avons-nous pas un tableau qui l'indique? Je ne crois pas que le rapport annuel fasse état des derniers chiffres.

Il suffirait peut-être de déposer le document; je n'aurais pas à répondre directement.

**M. McCleave:** Ce serait parfait, monsieur le président.

Je voulais demander également à M. Pickersgill où en était l'étude spéciale sur la Marine marchande canadienne. Est-elle toujours en cours?

**M. Pickersgill:** Le rapport que des experts-conseils avaient été chargés de préparer a été rédigé et présenté au gouvernement; il n'est plus entre nos mains.

**M. McCleave:** Merci.

**Le vice-président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Je remercie M. Pickersgill des longues explications qu'il a données à mon collègue, M. McCleave.

Je m'attacherai à l'article 23 de la Loi nationale sur les transports qui traite, comme il le sait très bien, de tous les aspects relatifs à l'intérêt public. Je cite donc l'article 23(3)(a)(i):



## [Text]

(a) whether the tolls or conditions specified for the carriage of traffic under the rate so established are such as to create

(i) an unfair disadvantage beyond . . .  
and 'beyond' is the word I want to emphasize,

. . . beyond any disadvantage that may be deemed to be inherent in the location . . .

I will stop right there. The section goes on to deal with the volume and the scale of the operation.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Horner:** Mr. Pickersgill, we are dealing with the National Transportation Act which has a concept in essence of tying Canada together. Taking into consideration the various regions of Canada in doing that, how can we really prove in the public interest that it is 'beyond'? An unfair advantage 'beyond' any disadvantage that may be deemed to be inherent in the location—and I stop right there.

Surely that section, and there has been much talk about the National Transportation Act, Mr. Pickersgill, which was passed in 1967, but surely, and I know in my heart and I know in my mind and I know in the friends that I have within the transportation concept here in Ottawa, that many people would like to see changes in the National Transportation Act.

Do you not really feel—and there have been no cases proved under this section of public interest—that this section should be changed?

**Mr. Pickersgill:** Quite frankly, no.

• 2115

**Mr. Horner:** Quite frankly, no. I take that to mean that as the person in charge of the responsibility of applying the act it is much easier the way it is now.

**Mr. Pickersgill:** Perhaps I should amplify my answer a bit. We have four or five specific cases before the Railway Transport Committee at the present time and I think before one changes the law one should test the law after it has been made, and it is now being tested in specific, hard, concrete cases. The decisions that are made in those cases, are all appealable, of course, and I would not be surprised if some cases were appealed because there are important principles involved and it is a new jurisprudence. I am really going away beyond my brief when I say this, but if I were a member of Parliament I would not advocate changing the law until it had been tried, but if after two or three cases were decided the majority of the members of Parliament, or even any one member of Parliament, thinks the law is not satisfactory, there is a very simple way of testing the water, and that is to introduce a bill in the House of Commons. Is that not so?

**Mr. Rock:** A private bill?

**Mr. Horner:** I think that is wise judgment.

**Mr. Pickersgill:** Perhaps, Mr. Horner, you would permit me to say that my answer is maybe a rather conservative one.

## [Interpretation]

(a) Si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport de marchandises au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent

(i) des avantages injustes excédant . . .  
le mot que je veux souligner ici est «excédant»;

. . . excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu . . .

Je m'arrête là. L'article aborde ensuite le volume et l'échelle des opérations.

**M. Pickersgill:** C'est exact.

**M. Horner:** Je vous parle de la Loi nationale sur les transports, monsieur Pickersgill, de celle-là même qui de par son inspiration était destinée à cimenter le Canada. Selon ce concept du rapprochement des différentes régions du Canada donc, comment peut-on prouver vraiment que dans l'intérêt public il ne s'agit pas d'un avantage injuste «excédant» celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu, pour ne parler que de cet aspect?

Voilà bien un exemple des dispositions de la Loi nationale sur les transports qui créent des controverses depuis l'adoption de la mesure en 1967, monsieur Pickersgill; j'ai la conviction et je sais fort bien de par mes amis des services des transports à Ottawa que nombreux sont ceux qui veulent absolument voir la Loi nationale sur les transports modifiée.

Ne croyez-vous pas, et je signale qu'il n'y a pas eu de cas qui ont pu être prouvés aux termes de cet article sur l'intérêt public, que ces dispositions devraient être modifiées?

**M. Pickersgill:** Franchement non.

**M. Horner:** J'en conclus par votre réponse que du point de vue de la personne chargée de l'application de la loi, c'est beaucoup plus facile ainsi.

**M. Pickersgill:** Je m'explique si vous le permettez. Le Comité du transport ferroviaire fait des études de quatre ou cinq cas bien précis et je pense qu'avant de songer à modifier la loi, il convient de la mettre à l'essai; c'est l'occasion qui nous est donnée actuellement dans des cas bien précis, bien réels. On pourra évidemment en appeler des décisions qui seront rendues et je ne doute pas que dans certains cas on le fasse parce qu'il s'agit ici de principes très importants, et que la jurisprudence dans ce domaine est toute récente. Je m'écarte peut-être de mon mémoire, mais si j'étais député je ne demanderais pas la modification de la loi avant de savoir si elle fonctionne. Une fois qu'on aura obtenu les décisions finales dans deux ou trois cas, si la majorité des députés ou même un d'entre eux estime que la loi ne fonctionne pas, ce serait le moment de sonder l'opinion de la Chambre, et de présenter un bill. Ne croyez-vous pas que ce serait préférable?

**M. Rock:** Un bill d'initiative privée?

**M. Horner:** C'est un avis très pondéré.

**M. Pickersgill:** Vous me permettez peut-être d'ajouter, monsieur Horner, que j'ai été assez conservateur dans ma réponse.

## [Texte]

**Mr. Horner:** No, no, Mr. Chairman, I...

**Mr. Pickersgill:** With a small "c".

**Mr. Horner:** All right, with a small "c" for conservative, but it is rather a political answer. It is both, and maybe in many, many instances it is a very correct answer; that the law should not be changed until it is tried. It is a very, very correct answer but the motive, the understanding and the real test, to put this legislation in its real words, of this legislation is the concept of do we have the environment in Canada in which competition shall be the safeguard and the policing factor of our transportation concept. You involve that statement over a distance of 45 miles, and I really think I am going back five years when I say this, but if you will forgive me, Mr. Chairman, you were not here, although I believe the Chairman of the CTC was, I really do believe that the terminology of this section is wrong. An unfair disadvantage is fine, but then you go on to say "beyond". If you could just take out the word "beyond". An unfair disadvantage. It is any disadvantage that may be deemed to be inherent in the location. If you could take out that word "beyond" all the rest would fall into line, but when you put the word "beyond" in there you are saying something beyond the unfair competition, something beyond the location that tends to create competition between regions in Canada.

I am not going to belabour the point, but I cannot let this go unchallenged, particularly when so many things are before Parliament, and I am going to proceed with another question, Mr. Chairman. Surely, Mr. Pickersgill, even you in your fairness, in your abstract interest in politics today, would now judge...

**Mr. Pickersgill:** I can assure you it is highly abstract.

**Mr. Horner:** ... that this section really does not give this act a fair play competitively with the principle of the act.

**Mr. Pickersgill:** I think, Mr. Horner, you have made a very seductive attempt to drag me into politics, but I am not going to be dragged.

• 2120

**Mr. Horner:** Well, I do not agree with that and I am going to go on a little further. In another phase of the National Transportation Act—I have not gone into the act. I have stayed away from the act until I felt that there were portions that had to be brought up again, and that has to do with Section 23(3)(b). Before I start on this, I want to say, Mr. Pickersgill, that you and I both agree that the principle, the concept of this act, is competition.

**Mr. Pickersgill:** Yes, that is what the act says.

**Mr. Horner:** Competition shall set the rates. Competition shall be the deciding factor as to what the rates will be.

**Mr. Pickersgill:** Where competition exists.

**Mr. Horner:** Where competition exists. And where competition does not exist, there shall be...

**Mr. Pickersgill:** Protection.

**Mr. Horner:** ... the shipper shall apply and then variable costs shall be deemed under this formula—and that is a bunch of malarkey but I am not going to go into that right now. But let me ask you this question. Has your board ever questioned the real ability of competition to take its role in the trucking industry, vis-à-vis the railroad? I am not questioning competition in the shipping industry vis-à-vis

## [Interprétation]

**M. Horner:** Non, monsieur le président, je...

**M. Pickersgill:** Avec un «c» minuscule.

**M. Horner:** D'accord pour le «c» minuscule, mais vous touchez un peu la politique. Et peut-être que dans la plupart des cas c'est la réponse qui convient. On peut toujours avancer qu'il n'est pas bon de modifier la loi avant d'avoir eu l'occasion de la mettre à l'essai. Mais la véritable question qu'il faut se poser, ce qu'il faut se demander vraiment au sujet du concept même de cette loi, c'est si la situation est telle au Canada que nous pouvons compter sur la concurrence pour garantir et équilibrer les services de transport. Vous demandez un certain recul afin de pouvoir juger de la loi; je me souviens qu'il y a cinq ans, vous n'étiez pas ici, monsieur le président, je pense que c'était le président de la Société Radio-Canada qui témoignait à ce moment-là, mais j'étais déjà d'avis que le libellé de l'article ne convenait pas. D'accord pour l'avantage injuste; c'est avec le mot «excédant» que je ne suis pas d'accord. Il suffirait de rayer le mot «excédant». Il ne s'agirait plus que d'un avantage injuste qui pourrait être inhérent au lieu. Et l'article se lirait parfaitement si on rayait ce mot; en l'incluant, on introduit une notion de concurrence injuste, on fait intervenir l'idée d'une concurrence entre les diverses régions du Canada.

Je ne veux pas m'éterniser sur ce point, mais je ne pouvais le laisser passer sous silence, surtout à un moment où le Parlement est saisi d'un aussi grand nombre de questions. Je passe à une autre question. Dans la situation apolitique dans laquelle vous vous trouvez, monsieur Pickersgill, vous êtes sûrement en mesure de constater...

**M. Pickersgill:** Je puis vous assurer que c'est le cas.

**M. Horner:** ... que l'article va à l'encontre du principe même de la loi, du moins en ce qui concerne la concurrence.

**M. Pickersgill:** Vous essayez bien de m'entraîner sur le plan politique, monsieur Horner, mais je ne vais pas me laisser faire.

**M. Horner:** Je ne suis pas d'accord et j'irai même plus loin. Je n'ai pas encore parlé de la loi, mais il y a là une autre section de la Loi nationale sur les transports dont je voudrais parler. Je me suis abstenu de parler de la loi jusqu'au moment où j'ai cru que certaines parties devraient être amenées sur le tapis, et il s'agit de l'article 23 (3) (b). Auparavant, je voulais dire monsieur Pickersgill, que nous sommes tous deux d'accord que le principe, le concept de cette loi, est la concurrence.

**M. Pickersgill:** Oui, c'est ce que dit la loi.

**M. Horner:** C'est la concurrence qui déterminera les taux. La concurrence constituera le facteur décisif en ce qui concerne les taux.

**M. Pickersgill:** Là où la concurrence existe.

**M. Horner:** Là où la concurrence existe. Et là où elle n'existe pas, il y aura...

**M. Pickersgill:** Une protection.

**M. Horner:** ... l'expéditeur présentera une demande et des coûts variables seront établis d'après cette formule qui n'est qu'un méli-mélo, mais je ne vais pas m'engager tout de suite dans cette question. Permettez-moi de vous poser une question cependant. Est-ce que votre commission a déjà mis en doute la possibilité que la concurrence joue son rôle dans l'industrie du transport par camion vis-à-vis



[Text]

the railroad but I am questioning it under the Motor Vehicle Transport Act which was passed, if my mind serves me right, in 1954, which in essence prohibits the true meaning of the word competition with the railroads. I do not mean the true meaning of the word but the true meaning of the word competition with the railroads in the over-all sphere of Canada. There is under study Part III of the National Transportation Act and why it has not been enacted and so on. I got your sign, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Yes.

**Mr. Horner:** I am not that dangerous a questioner and you do not have to watch your clock that closely. Could you give us some idea of your thinking in that regard? Do you really think that without Part III being enacted, on the Prairies, for example, the railroads have got that degree of competition?

**Mr. Pickersgill:** That is a very nice question and I must say, you know, that I have speculated about this.

**Mr. Horner:** Yes.

**Mr. Pickersgill:** But I think I would have to make the same answer to you, Mr. Horner, that Mr. St. Laurent used to make to the press. He said, "You have a right to know our decisions but you have not a right to examine the inside of my mind." I do not think that my speculations between 3 and 4 o'clock in the morning, interesting though they are, would be a very appropriate answer to your question.

Part III is being proclaimed but no exemptions have been made under the Motor Vehicle Transport Act. If the government feels that exemptions should be made, it is open to the Governor in Council to make them but it is not open to us to make them. They have to be made by the Governor in Council. Therefore I feel that this question, in the present state of the law and the present situation, is beyond our scope.

**The Vice-Chairman:** You are three minutes over, Mr. Horner.

**Mr. Horner:** I just started, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Well, your time is up.

**Mr. Horner:** It is 7.24 p.m. in Alberta. It may well be in Germany something after 3.00 a.m., as Mr. Pickersgill suggested. It is nothing like that now and I have posed the question to him. He has said Part III has now been enacted but it has not been really enforced and I posed this question to him under Section 23(3)(b), which reads as follows—and let us bear in mind before I read this out that competition is the price setting factor with regard to rate structure in the railroads and the rates on the railroads have gone up at least seven times since 1967 when this act was passed—and I say seven purely drawing it out of a hat. I know it was well over seven and the Chairman of the CTC can correct me if I am wrong. But Section 23(3)(b) says this:

• 2125

[Interpretation]

le transport par chemin de fer? Je ne mets pas en doute la concurrence dans l'industrie du transport maritime vis-à-vis le transport par chemin de fer, mais plutôt aux termes de la Loi sur le transport par véhicules à moteur qui a été adoptée, si ma mémoire est bonne, en 1954, et qui, dans l'ensemble, interdit la concurrence avec les chemins de fer, si l'on prend le mot dans son sens véritable. Je ne veux pas dire le vrai sens du terme, mais le vrai sens de l'expression concurrence avec les chemins de fer dans l'ensemble du transport au Canada. La partie 3 de la Loi nationale sur les transports est présentement à l'étude, et n'a pas encore été adoptée. J'ai bien vu votre signe, monsieur le président.

**Le vice-président:** Oui.

**M. Horner:** Je ne suis pas si terrible quand je pose des questions, alors vous n'avez pas à surveiller de si près votre horloge. Pourriez-vous nous donner une idée de votre opinion à ce sujet? Croyez-vous vraiment que sans la partie 3 de la loi, dans les Prairies, par exemple, les chemins de fer font face à un tel degré de concurrence?

**M. Pickersgill:** C'est une très bonne question et je dois dire, vous savez, que j'y ai réfléchi.

**M. Horner:** Bien.

**M. Pickersgill:** Mais je crois que je devrais vous répondre, monsieur Horner, comme le faisait M. St-Laurent aux gens de la presse. Il disait: «Vous avez le droit de connaître nos décisions, mais vous n'avez pas le droit d'examiner l'intérieur de mon esprit.» Je ne crois pas que mes réflexions entre 3 et 4 heures du matin, si intéressantes soient-elles, constitueraient une réponse très valable à votre question.

La partie 3 va être adoptée, mais il n'y a aucune exemption aux termes de la Loi sur le transport par véhicules à moteur. Si le gouvernement croit qu'il faudrait des exemptions, c'est au gouverneur en conseil de les faire, mais non à nous. Elles doivent être décidées par le gouverneur en conseil. Par conséquent, je crois que cette question dépasse notre compétence, étant donné la loi actuelle et la situation présente.

**Le vice-président:** Vous avez dépassé votre temps de 3 minutes, monsieur Horner.

**M. Horner:** Je viens de commencer, monsieur le président.

**Le vice-président:** Mais votre temps est écoulé.

**M. Horner:** Il est 7 heures 24 du soir en Alberta. En Allemagne il est peut-être un peu plus de 3 heures du matin comme l'a dit M. Pickersgill. Ce n'est pas du tout le cas maintenant, et je lui ai posé une question. Il a dit que la partie 3 était maintenant adoptée, mais qu'elle n'avait pas encore été vraiment appliquée et je lui ai posé la question en vertu de l'article 23(3)(b), qui se lit comme il suit: ... mais avant que je lise cet alinéa, n'oublions pas que la concurrence est le facteur servant à déterminer les prix en ce qui concerne la structure des taux pour les chemins de fer et que les taux y sont maintenant au moins 7 fois plus élevés qu'ils ne l'étaient en 1967 lors de l'adoption de la loi ... et si je dis 7, c'est seulement de prime abord. Je sais que c'était beaucoup plus que 7, et le président de la

Commission canadienne des transports pourra me corriger si je fais erreur. Mais l'article 16(3)(b) indique:

## [Texte]

... without limiting the generality of the foregoing,

(b) Whether control by, or in the interests of a carrier in, another form of transportation service, or control of a carrier by, or the interest in the carrier of, a company or person engaged in another form of transportation service may be involved.

It means that there shall be no limiting factors with regard to competition whether or not there is another form of transportation available. The point I am attempting to make is that competition has not had free force in the limiting factors of transportation rates on the Prairies because the full effect of Part III of the National Transportation Act has not been in effect and there is a built-in rigidity still in effect because Part III has not been fully enforced.

I would like to ask the Chairman of the CTC whether he finds that section particularly in violation of the full enforcement of Part III of the National Transportation Act.

**Mr. Pickersgill:** I think the answer I would have to make to that, Mr. Horner, is that Section 23 enables someone to complain about this matter and if a complaint is made that there is not the kind of situation described here and that results in something which is prejudicially affecting the public. If a complainant makes such a complaint, you can be sure that complaint will be considered. The shipper must make it.

**The Vice-Chairman:** I am sorry, Mr. Horner, your time has expired.

**Mr. Horner:** Just let me carry on with one more question.

**The Vice-Chairman:** I gave you an extra six minutes so we will put you down for a second round

**Mr. Horner:** You have given me or you are going to?

**The Vice-Chairman:** I have already given you six minutes.

**Mr. Horner:** Just let me proceed with one further question. Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** I am sorry, Mr. Horner. Mr. Kaplan.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, how much time was I given?

**The Vice-Chairman:** You were given 16 minutes.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, I hate to question you but I would like to ask the Clerk whether he can verify your question because I was not given 16 minutes.

**The Vice-Chairman:** Order.

**Some hon. Members:** Order.

**Mr. Horner:** I was not. I watched the clock when I took over because the same thing was pulled on me the last time I attended this Committee.

**The Vice-Chairman:** You were on 17 minutes the last time ...

**Mr. Horner:** I have used up about eight minutes of this Committee's proceedings for my questions. I would like to ask the Clerk to verify your allotment to me because you are completely wrong.

## [Interprétation]

... sans limiter la portée générale de ce qui précède,

(b) Si le contrôle par un ordre genre de service de transport, ou si les intérêts détenus par un transporteur dans un autre genre de service de transport, ou si le contrôle d'un transporteur par une compagnie ou une personne qui exploite un autre genre de service de transport ou si les intérêts détenus par ces dernières entreprises de transport peuvent être en cause.

Par conséquent il n'y aura pas de facteur négatif dans le cas de la concurrence même s'il y a un autre mode de transport plus disponible. Ce que je veux dire c'est que la concurrence n'a pas pu jouer librement dans l'optique des facteurs limitatifs des taux de transport dans les Prairies car la partie III de la Loi nationale sur les transports n'a pas été pleinement appliquée et il existe encore là un facteur qui empêche la souplesse.

Je demanderais au président de la CTC s'il pense que cet article va spécialement à l'encontre de l'application totale de la partie III de la Loi nationale sur les transports.

**M. Pickersgill:** La réponse que je devrais faire, monsieur Horner, c'est que l'article 16 permet à quelqu'un de porter plainte et d'indiquer que la situation décrite là n'existe pas et qu'il y a préjudice à l'encontre du public. Si un plaignant présente une telle plainte, vous pouvez être sûr qu'elle sera prise en considération. L'expéditeur doit se conformer aux conditions requises.

**Le vice-président:** je m'excuse, monsieur Horner, mais votre temps est terminé.

**M. Horner:** Permettez-moi de poser une dernière question.

**Le vice-président:** Je vous ai déjà accordé six minutes de plus, par conséquent, je vous mettrai pour notre deuxième série de questions.

**M. Horner:** Vous m'avez donné ces six minutes ou vous allez me les accorder?

**Le vice-président:** Je vous ai déjà donné ces minutes.

**M. Horner:** Permettez-moi de poser une autre question, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je m'excuse, monsieur Horner. Monsieur Kaplan.

**M. Horner:** Monsieur le président, combien de temps m'a-t-on donné?

**Le vice-président:** On vous a donné 16 minutes.

**M. Horner:** Monsieur le président, je voudrais que le greffier vérifie ceci.

**Le vice-président:** A l'ordre!

**Des voix:** A l'ordre!

**M. Horner:** On ne m'a pas donné 16 minutes. J'ai surveillé l'horloge car on m'a déjà joué ce tour la dernière fois que j'étais au Comité.

**Le vice-président:** La dernière fois on vous a donné 17 minutes.

**M. Horner:** J'avais utilisé environ 8 minutes du Comité pour mes questions. J'aimerais que le greffier vérifie ce temps que l'on m'a attribué car vous avez complètement tort.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Mr. Kaplan.

**Mr. Horner:** There is no sense. If the Chairman is so afraid of my limited knowledge of the National Transportation Act, there is no sense my attending this Committee.

**The Vice-Chairman:** I will put you down for a second round, Mr. Horner.

**Mr. Horner:** There is no sense in a second round because I only used up eight minutes of my first allotment. The next time, I will lay my watch out and verify, before I take off with you, what time I am starting.

**The Vice-Chairman:** Mr. Kaplan.

**An hon. Member:** Do that the next time.

**Mr. Horner:** I will because I know exactly when I started. I used up eight minutes today.

**An hon. Member:** Let us quit for tonight.

**Mr. Horner:** Quit for tonight. I will quit, sure. You do not want any questions: you do not care about Canada. I care about the part of Canada I come from.

**The Vice-Chairman:** Mr. Kaplan.

**Mr. Horner:** We are getting beaten severely under this act and the Chairman of the CTC knows exactly what I am talking about.

**The Vice-Chairman:** Mr. Kaplan.

**Mr. Kaplan:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Horner:** I know goddamn well when I started. Am I wrong?

**The Vice-Chairman:** It was 9.10 p.m. when you started, Mr. Horner.

**Mr. Horner:** I will bet you \$77 I never started at 9.10 p.m.

**The Vice-Chairman:** Mr. Kaplan.

**Mr. Kaplan:** Mr. Chairman, before I start, I would like to invite Mr. Horner to keep time for me because I can make very good advantage of eight minutes like that.

**Mr. Horner:** I am not going to be here 16 minutes later. It is useless my sitting around this Committee. I sat here for an hour and a half and then was given eight minutes and was called for 17.

**Mr. Kaplan:** You learn a lot by listening, Mr. Horner.

**An hon. Member:** A very good show there, Mr. Horner.

**Mr. Horner:** If I will learn a lot by listening then I will listen. Shoot.

**The Vice-Chairman:** Mr. Kaplan.

**Mr. Kaplan:** I hope you will and I must say that I learned a great deal from listening to you.

I want to ask some questions about the functions of the Transport Commission, Mr. Chairman.

• 2130

I understand the Commission performs two jobs: a regulatory job and, as well, a research job. It is quite appropriate that the same agency should perform both those functions because what has developed in the way of research has to be of benefit in the administration of the transportation system of our country. I can understand tying together a research function and a regulatory function, it makes a lot of sense to me, particularly in its inter-modal phase. The objects of the Canadian Transport Commission are described, set out in words, in its research function.

[Interpretation]

**Le vice-président:** Monsieur Kaplan.

**M. Horner:** Ceci n'a pas de sens. Si le président a tellement peur que je ne sache rien sur la Loi des transports il n'y a pas de raisons que je suive ce Comité.

**Le vice-président:** Vous aurez votre tour lors de la deuxième série de questions, monsieur Horner.

**M. Horner:** Ceci n'a pas de sens car je n'ai utilisé que 8 minutes. La prochaine fois, je sortirai ma montre et je vérifierai à quel moment j'ai commencé.

**Le vice-président:** Monsieur Kaplan.

**Une voix:** Faites cela la prochaine fois.

**M. Horner:** Certainement car je sais bien quand j'ai commencé. J'ai eu 8 minutes aujourd'hui.

**Une voix:** Arrêtons la séance ce soir.

**M. Horner:** Arrêtons la séance ce soir; très certainement. Vous ne voulez pas qu'on pose des questions; vous ne vous occupez pas du sort du Canada. Je m'occupe dans tous les cas de la région d'où je viens.

**Le vice-président:** Monsieur Kaplan.

**M. Horner:** On nous pénalise très rigoureusement dans le cadre de cette loi et le président de la CTC sait très bien de quoi je parle.

**Le vice-président:** Monsieur Kaplan.

**M. Kaplan:** Merci, monsieur le président.

**M. Horner:** Je sais fort bien quand j'ai commencé. Ai-je tort?

**Le vice-président:** Il était 9h.10 lorsque vous avez commencé, monsieur Horner.

**M. Horner:** Je vous parierais \$77 que je n'ai jamais commencé à 21 h 10.

**Le vice-président:** Monsieur Kaplan.

**M. Kaplan:** Monsieur le président, avant de commencer, je voudrais inviter M. Horner à chronométrer mon temps car je voudrais prendre pleinement avantage des 8 minutes de ce genre.

**M. Horner:** Je ne veux pas rester ici 16 minutes de plus et il n'y a pas de raisons que je traîne dans ce Comité. J'ai attendu une heure et demie et lorsqu'on me permet de parler pendant 8 minutes on prétend que j'en ai eu 17.

**M. Kaplan:** Vous apprendrez beaucoup en écoutant, monsieur Horner.

**Une voix:** Bien parlé, monsieur Horner.

**M. Horner:** Puisque je dois apprendre beaucoup en écoutant, eh bien, je vais écouter. Allez-y.

**Le vice-président:** Monsieur Kaplan.

**M. Kaplan:** J'espère que ce sera le cas et je dis que j'ai appris beaucoup en vous écoutant.

J'aimerais poser des questions au sujet des fonctions de la Commission des transports, monsieur le président.

Si je comprends bien, la Commission remplit deux rôles: un rôle de réglementation et un rôle de recherche. Il est tout à fait normal qu'un même organisme remplisse ces deux fonctions; les résultats de la recherche doivent servir à l'administration des transports de notre pays. Je puis comprendre qu'on lie une fonction de recherche à une fonction de réglementation; ceci semble raisonnable, particulièrement pour ce qui est du rapport entre les différents modes de transport. Les objectifs de la recherche effectuée par la Commission canadienne des transports sont les suivants:

## [Texte]

... the initiation of studies concerned with determining how co-ordination in the development and regulation of the various modes of transport can be achieved.

When you look at your statement in the fifth annual report of the Canadian Transport Commission in which you describe the actual research that you do you mention studies of regional transportation, bulk material movements, commuter rail services, user charges, and so on but there is no real reference to what I would call the vital studies of inter-modal communication or transportation problems. Then in your report you mention the establishment of the Canadian Transportation Development Agency which also does research. I have a lot of trouble seeing the justification for that agency, given the Canadian Transport Commission with its functions and with the logic of its job.

**Mr. Pickersgill:** I think, Mr. Kaplan, you would not really want me to question or to express any view as to why the Minister of Transport saw fit to set up the Transportation Development Agency. You might put that question to him. All I can properly answer questions about are the things that Parliament has given us to do.

**Mr. Kaplan:** I only want to talk about those. But if one of them, as you say in your estimates, is the initiation of studies concerned with the determination of co-ordination in the development and regulation of the various modes of transport, you have a responsibility to do research in that area.

**Mr. Pickersgill:** That is correct.

**Mr. Kaplan:** But you are not.

**Mr. Pickersgill:** We are not? We are every day.

**Mr. Kaplan:** Are those jobs not being performed by the Canadian Transportation Development Agency?

**Mr. Pickersgill:** No. The Canadian Transportation Development Agency has nothing whatever to do with respect to matters related to regulation of transport. The Transport Development Agency, as I understand it—it is perhaps wrong of me even to be drawn into giving a description of something that is not under my jurisdiction—is an organization concerned about the future of transport, about new modes and new ways of going about it. We are concerned primarily about what exists.

**Mr. Kaplan:** Are you doing specific research studies and, if so, could you describe some of the major ones that are directed toward the development of co-ordination of the various modes of transport.

**Mr. Horner:** Shipping grain by pipe line.

**Mr. Pickersgill:** I could not, without preparing myself carefully, go beyond what is in the annual report because I do not do these things myself.

**Mr. Kaplan:** I understand.

**Mr. Pickersgill:** We could give you a list of the projects that have been carried out.

**Mr. Kaplan:** I would like that.

## [Interprétation]

... effectuer des études pour déterminer comment coordonner l'expansion et la réglementation des différents modes de transport.

Lorsque vous examinez la déclaration que vous avez faite dans le 5<sup>e</sup> rapport annuel de la Commission canadienne des transports et où vous décrivez les recherches auxquelles vous procédez, vous indiquez qu'il y a des études faites au point de vue transport régional, mouvement des produits en vrac, services de trains de banlieue, frais aux utilisateurs, etc, mais vous ne mentionnez pas les études essentielles portant sur les problèmes du rapport entre les différents modes de transport. Vous parlez aussi de la création du centre de développement du transport qui effectue aussi des recherches. Je ne vois pas très bien pourquoi on crée cet organisme puisqu'il existe la Commission canadienne des transports.

**M. Pickersgill:** Je crois, monsieur Kaplan, que vous ne voulez pas que je critique l'établissement de cet organisme par le ministre des Transports; vous pouvez lui poser la question; je puis seulement répondre aux questions se rapportant au mandat que nous a donné le Parlement.

**M. Kaplan:** C'est tout ce dont je veux parler. Mais si l'un de vos rôles c'est de lancer des études pour établir la coordination de l'expansion et de la réglementation des différents modes de transport, c'est vous qui avez la tâche de recherche dans ce domaine.

**M. Pickersgill:** C'est exact.

**M. Kaplan:** Mais vous ne l'avez pas.

**M. Pickersgill:** Comment! C'est ce que nous faisons tous les jours.

**M. Kaplan:** Est-ce que ce n'est pas ce centre des transports qui doit le faire?

**M. Pickersgill:** Non. Ce centre n'a rien à faire avec les questions de réglementation des transports. Autant que je comprenne son rôle—peut-être n'ai-je même pas le droit d'en donner une description, car cela ne me regarde pas—il s'agit d'un organisme qui s'occupe de l'avenir des transports, des nouveaux modes de transport qu'on adoptera, etc. Nous nous occupons de la situation actuelle.

**M. Kaplan:** Est-ce que vous faites des études particulières au point de vue recherche et pouvez-vous nous indiquer quelles sont les principales dans le domaine de l'expansion, de la coordination des différents modes de transport.

**M. Horner:** Expédier des céréales par pipelines.

**M. Pickersgill:** Je ne pourrais discuter de ce qui n'est pas dans le rapport annuel sans avoir préparé mon exposé très sérieusement.

**M. Kaplan:** Je comprends.

**M. Pickersgill:** Nous pourrions vous donner une liste des projets qui ont été réalisés.

**M. Kaplan:** J'aimerais que vous le fassiez.



[Text]

**Mr. Pickersgill:** We would be very glad to do that.

**Mr. Kaplan:** Perhaps they could be added, with the agreement of the Committee, as an appendix to these proceedings.

**Mr. Pickersgill:** I would be quite happy to have that done. I might say that list would not include a great many ad hoc things that are done on a short-term basis.

• 2135

When one of the committees wants something done in respect of something that is under immediate consideration, we do not regard that as big enough to list as a project. It is just done and a memorandum is sent to the appropriate person.

**Mr. Kaplan:** Right, but these would be serious studies.

**Mr. Pickersgill:** These would be rather lengthier things that stand on their own feet, so to speak.

**Mr. Kaplan:** Okay. I wanted also to ask you a question about your regulatory function relating to a problem of air transportation.

I have a lot of difficulty with the complaints that I get about charter flights and the regime which has been established for them. I have received letters from many constituents who have lost payments they made; I have a couple from people who have had the charter flight cancelled after they have attained permission to go on. It seems to me that this system is extremely unsatisfactory. I want to know if you agree that the system is unsatisfactory.

**Mr. Pickersgill:** Not only do I agree, but I have said so: Both the Minister of Transport and I have said that we regard this affinity rule as antiquated, outmoded, undesirable and we would like to see the end of it. However, there is no use flying a charter halfway across the Atlantic and coming back. As long as the countries to which you fly insist on affinity or they will not let the charters land, we can complain until we are blue in the face.

**Mr. Kaplan:** Yes, but what is the system that you are advocating?

**Mr. Pickersgill:** We want to get rid of affinity. We want to get some ...

**Mr. Kaplan:** So that you could have charter flights without the requirement of affinity.

**Mr. Pickersgill:** We do not think that affinity is really enforceable and we do not think it is necessary. We do not see why—I am not a joiner myself—people have to belong to organizations in order to fly charter flights.

I do think that if you are going to have a scheduled service that you have to have a booking period of at least three months ahead of the time you fly, or in the end you would not have any regularly scheduled services and there are a lot of people who want to be able to fly on the day they want to fly. They are willing to pay more for that. However, unless there are enough of them, we are not going to have scheduled services.

This is a kind of wholesale traffic as opposed to retail traffic.

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Très certainement. Nous le ferons.

**M. Kaplan:** Peut-être pourrions-nous l'annexer, avec l'approbation du comité, à titre d'appendice au présent procès-verbal.

**M. Pickersgill:** J'en serais très heureux. Je dirais que cette liste n'inclut pas beaucoup de postes particuliers qui constituent des objectifs à courte échéance.

Lorsque l'un des comités veut que l'on fasse quelque chose pour un problème qui est en cours d'étude, nous ne le considérons pas comme suffisamment important pour l'inclure parmi les projets. On procède ainsi et on envoie un mémoire à la personne en cause.

**M. Kaplan:** Très bien, mais il s'agit là d'études sérieuses.

**M. Pickersgill:** Il s'agit des problèmes qui prennent plus de temps à résoudre pour ainsi dire.

**M. Kaplan:** Très bien. J'aimerais aussi vous demander quelle est votre fonction de réglementation dans le cas du problème des transports aériens.

J'ai beaucoup de mal à traiter toutes les plaintes qui me viennent au sujet des vols nolisés et du régime établi à leur sujet. J'ai reçu des lettres de mes commettants qui ont perdu leur dépôt; j'ai d'autres lettres en provenance de personnes qui ont vu leur vol annulé après avoir eu l'autorisation de vol. Il me semble que ce système n'est pas satisfaisant du tout. Êtes-vous d'accord?

**M. Pickersgill:** Non seulement je suis d'accord, mais je l'ai déjà dit, le ministre des Transports et moi-même nous avons dit que cette façon de procéder est démodée, indésirable et nous aimerions qu'elle cesse. Toutefois, cela ne sert à rien de nolisier un vol jusqu'au milieu de l'Atlantique et de revenir. Du moment que les pays vers lesquels vous dirigez exigent l'affinité; ça ne sert à rien de nous plaindre.

**M. Kaplan:** Oui, mais quel est le système que vous préconisez?

**M. Pickersgill:** Nous ne voulons pas être liés par cette règle. Nous voulons obtenir ...

**M. Kaplan:** Vous pourriez avoir alors des vols nolisés sans cette exigence.

**M. Pickersgill:** Nous ne pensons pas que cette condition puisse être exécutoire ni qu'elle soit nécessaire. Nous ne voyons pas pourquoi on doit faire partie d'organisations pour prendre des vols nolisés.

Je crois que nous devrions exiger, pour un service régulier, que les réservations soient faites au moins trois mois à l'avance, car autrement on ne pourrait maintenir de service régulier. Il y a bien des gens qui veulent voyager lorsque ça leur convient; ils sont prêts à payer plus pour obtenir ces services. Mais à moins qu'il y ait suffisamment de gens intéressés, nous ne pourrions le faire.

Il s'agit donc d'une question de trafic comparatif global ou particulier.

[Texte]

**Mr. Kaplan:** I understand.**Mr. Pickersgill:** There have to be some kind of rules but I do not like the affinity rule; I quite agree with you.

I would like, however, to come back to the other point. Nobody, since I was minister of transport and I got the Treasury to bail out a Canadian carrier who went bust at the expense of the taxpayers, has lost one cent once it was paid into the carrier. It is only over the carriers that we have any jurisdiction because we make them put up a bond or deposit their funds in trust until the people get back.

There have been a lot of people who have gone to these fly-by-night outfits that flourish in Montreal to some extent, and in Toronto and Vancouver particularly.

**Mr. Horner:** Not in Edmonton.

**Mr. Pickersgill:** There may be some in Edmonton, too, but outfits that who are pretending to book people onto charters at the last moment and sending them out of Niagara Falls, New York or Seattle. A lot of those people have lost their money but there is nothing we can do about it, maybe the provincial governments could, but there is nothing whatever that I know of that the Government of Canada can do about a thing like that. All we have jurisdiction over is the carrier. Until the money is paid to the carrier, we have no control over it.

We have done our best, even by writing letters to the Toronto newspapers, to suggest to people that they are taking great risks in dealing with these, if I may use an old-fashioned term, "bootleggers". We have no mandate to end bootlegging.

• 2140

**Mr. Horner:** I wonder, Mr. Chairman, if you could either inform the Committee what company you bailed out.

**The Vice-Chairman:** Order, order.

**Mr. Pickersgill:** I have forgotten its name. It does not exist anymore.

**Mr. Kaplan:** The system that you are advocating though would not do away with these fly-by-night operations.

**Mr. Pickersgill:** As a matter of fact the only way these fly-by-night operations can be done away with is by the enforcement of the ordinary laws through the administration of justice. I would think that anybody in any province would complain to the Attorney General of the province that the ordinary laws against fraud and that sort of thing were not being enforced.

**Mr. Kaplan:** I do not see any reason why constitutionally we could not assume responsibility for the charters.

**Mr. Pickersgill:** You are a lawyer and I am not, will you give me an opinion?

**Mr. Kaplan:** I am not here to give opinions.

**Mr. Pickersgill:** I will not pay for it, but if you will give me an opinion free—if we thought we could get away with it we would love to, but I do not think we have any jurisdiction.

[Interprétation]

**M. Kaplan:** Je comprends.

**M. Pickersgill:** Il faut qu'il y ait certaines règles d'établies mais je n'aime pas cette règle de l'affinité; je suis d'accord avec vous.

J'aimerais en revenir à l'autre question. Personne, depuis le temps où j'avais été ministre des Transports et où je m'étais rendu auprès du Trésor pour me débarrasser d'un transporteur canadien qui avait fait faillite au dépens des contribuables, n'a perdu un cent après qu'il avait été versé au transporteur. Nous ne contrôlons que les transporteurs car nous les obligeons à fournir une garantie jusqu'à ce que les gens reviennent.

Il y a bien des gens qui se sont adressés à ces entreprises sans scrupule qui sont nombreuses à Montréal et à Toronto et à Vancouver en particulier.

**M. Horner:** Pas à Edmonton.

**M. Pickersgill:** Il se peut qu'il y en ait à Edmonton aussi. Les entreprises qui prétendent assurer un voyage à des gens à la dernière minute et qui les envoient aux Chutes du Niagara, à New-York ou à Seattle. Bien de ces gens ont perdu leur argent mais nous ne pouvons rien y faire; peut-être que les gouvernements provinciaux pourraient s'en occuper mais je n'ai pas connaissance que le gouvernement du Canada puisse changer quelque chose à cette situation. Tout ce dont nous nous occupons ce sont les transporteurs. Jusqu'à ce que l'argent soit versé au transporteur, nous n'avons aucun contrôle.

Nous avons fait de notre mieux, nous avons même envoyé des lettres aux journaux de Toronto, pour indiquer aux gens qu'ils prenaient de grands risques en s'adressant à ces maisons mais nous n'avons pas de mandat pour arrêter ce commerce.

**M. Horner:** Je me demande, monsieur le président, si vous pourriez dire aux membres du Comité quelle est la société pour laquelle vous vous êtes porté garant?

**Le vice-président:** A l'ordre.

**M. Pickersgill:** J'ai oublié le nom. Elle n'existe plus.

**M. Kaplan:** Le système que vous favorisez n'éliminerait pas cependant ces lanceurs d'affaires vicieux.

**M. Pickersgill:** De fait, la seule façon dont ces agents pourraient être éliminés ce serait par l'application des lois ordinaires, au moyen de l'administration de la justice. Je croirais que n'importe qui dans toute province se plaindrait auprès du procureur général de la province du fait que les lois ordinaires contre la fraude et autre chose de ce genre ne sont pas appliquées.

**M. Kaplan:** Je ne vois pas pourquoi, aux termes de la Constitution, nous ne pourrions pas nous occuper de la question des affrètements.

**M. Pickersgill:** Vous êtes avocat et je ne le suis pas, alors voulez-vous me donner votre avis?

**M. Kaplan:** Je ne suis pas ici pour donner des opinions.

**M. Pickersgill:** Je ne vais pas vous rétribuer pour vos services, mais si vous voulez me donner un avis gratuit... si nous pensions pouvoir nous en tirer avec cela, nous aimerions bien, mais je ne crois pas que nous ayons cette compétence.



[Text]

**Mr. Kaplan:** You say the Canadian Transport Commission not the Government of Canada, perhaps that is the . . .

**Mr. Pickersgill:** The Parliament of Canada may. I am not a constitutional expert so we should not get into that field. Certainly the Canadian Transport Commission does not appear to me to have at the present time under the Aeronautics Act nor the National Transportation Act authority over anyone except the carriers.

**Mr. Kaplan:** How would we go about changing the affinity rule? Who has to agree to that? Is it done on a bilateral agreement?

**Mr. Pickersgill:** One other country, one receiving country, any one receiving country—then we could fly to that country.

**Mr. Kaplan:** Have we ever directly made representations to any country?

**Mr. Pickersgill:** We have done a lot of talking about it, a great deal of talking about it.

**Mr. Kaplan:** Is it part of our negotiations with Italy, for example?

**Mr. Pickersgill:** Negotiations are negotiations, Mr. Kaplan, and I have never thought it was very smart to negotiate in public.

**Mr. Kaplan:** I see.

**Mr. Pickersgill:** I have told you that the objective of the negotiations is to get rid of the affinity rule and put something in its place that will be enforceable and more effective.

**Mr. Kaplan:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Is it agreed that this table Mr. Pickersgill gave us be printed . . .

**Mr. Horner:** What is the table of?

**The Vice-Chairman:** The Canadian National Railways passenger train service ratio costs to revenues.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you. Mr. Chairman. Mr. Pickersgill, just a brief question so that we will not get into the line of questioning that we started last time. I have other questions, I mean this will not be my only question. Have you now been able to give consideration to holding public hearings into the air traffic service to Inuvik and the Northwest Territories? You said when you were before us last that you had had representations made to you and I am wondering now whether or not that decision has been made?

**Mr. Pickersgill:** Since the last meeting of this Committee, neither the Air Transport Committee nor the review committee have been able to meet. There are two or three cases and some of them are before one committee and some of them are before one committee and some of them are before the other and the representations with respect to public hearings are before both of them.

I am reminded I told you the other day that we had not yet in fact had the application for review, but the Secretary tells me with respect to International Jet Air that we received it this afternoon.

[Interpretation]

**M. Kaplan:** Vous dites que la Commission canadienne des transports et non le gouvernement du Canada, peut-être que c'est là . . .

**M. Pickersgill:** Le Parlement du Canada le peut. Je ne suis pas un spécialiste dans le domaine constitutionnel, alors je ne voudrais pas m'avancer à ce sujet. La Commission canadienne des transports ne me semble certainement pas avoir présentement aux termes de la Loi sur l'aéronautique ou de la Loi nationale sur les transports, aucun pouvoir sur personne sauf les transporteurs.

**M. Kaplan:** Comment procéderiez-vous pour modifier le règlement de la conformité? Qui a accepté cela? Est-ce que cela s'est fait par un accord bilatéral?

**M. Pickersgill:** Dans un autre pays, un pays hôte, nous pourrions nous y rendre par avion.

**M. Kaplan:** Est-ce que nous avons présenté directement des instances à un pays?

**M. Pickersgill:** Nous en avons discuté beaucoup.

**M. Kaplan:** Est-ce que cela fait partie de nos négociations avec l'Italie?

**M. Pickersgill:** Les négociations sont des négociations, monsieur Kaplan, et je n'ai jamais cru qu'il était sage de négocier en public.

**M. Kaplan:** Je vois.

**M. Pickersgill:** Je vous ai dit que l'objectif des négociations était de se débarrasser du règlement de l'affinité et de le remplacer par un règlement plus facile à appliquer et plus efficace.

**M. Kaplan:** Merci.

**Le vice-président:** Les membres du Comité sont-ils d'accord pour que le tableau donné par M. Pickersgill soit imprimé . . .

**M. Horner:** De quel tableau s'agit-il?

**Le vice-président:** Il s'agit de la liste des frais par rapport aux recettes en ce qui concerne le service de trains de passagers des chemins de fer nationaux du Canada.

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président. J'aurais une brève question à poser à M. Pickersgill, sans toutefois m'engager dans le genre de questions que nous avions commencé la dernière fois. Ça ne sera pas ma seule question, j'en aurai d'autres à poser. Avez-vous pu envisager de tenir des séances publiques au sujet du service de transport aérien en direction d'Inuvik et des Territoires du Nord-Ouest? La dernière fois que vous avez comparu devant nous, vous avez dit que l'on vous avait présenté des instances et je me demandais maintenant si l'on avait pris une décision ou non?

**M. Pickersgill:** Depuis la dernière séance de votre Comité, ni le comité des transports aériens ni le comité de télévision n'ont pu se réunir. Il y a deux ou trois cas, dont certains sont étudiés par l'un des comités et d'autres sont étudiés par d'autres et les demandes en ce qui concerne des séances publiques sont étudiées par les deux comités.

On me rappelle que je vous ai dit l'autre jour ne pas avoir encore reçu de demandes de révision, mais le secrétaire me dit qu'en ce qui concerne *International Jet Air*, nous en avons reçu cet après-midi.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** In the last transcript No. 5 on pages 5-8 and 5-9 you suggested that there would be no reason to the best of your knowledge why the 14 potential users referred to in the decision could not be made public. Could you possibly do that, make them available?

**Mr. Pickersgill:** I do not seem to have the latest transcript I am afraid.

**Mr. Skoberg:** It is in there anyway. We will not take time looking at that.

**Mr. Horner:** Show him your transcript.

**Mr. Skoberg:** It is in the transcript.

**Mr. Pickersgill:** I thought Mr. Jones was going to be with us tonight again according to the list we received. However, I was rather disappointed when he referred to our system in Canada as being a General Motors because we have always been told that our National Transportation Act was a pretty good act and it was made for Canadians. You referred to the fact that you hoped that we were not going to run our railroads in Canada based on the operation of General Motors.

• 2145

**Mr. Pickersgill:** So do I.

I said I thought there was more competition than there was between General Motors and Ford but that was just a gratuitous observation.

**Mr. Skoberg:** Yes.

**Mr. Pickersgill:** I do not pretend to be an authority.

**Mr. Horner:** To what part of Canada does that apply? It is certainly less in the Prairies.

**Mr. Skoberg:** Not the last time you were before us, Mr. Pickersgill, but the time previous I believe I asked who was responsible under the Railway Act for the maintenance and looking after of the safe operation of the railways.

**Mr. Pickersgill:** The primary responsibility is with the railways themselves, of course, but so far as the policing of safety is concerned that is the responsibility of the Canadian Transport Commission.

**Mr. Skoberg:** Could you possibly tell us if you have had an opportunity to have an investigation into the most recent derailment out of Winnipeg resulting in deaths? I believe it was Thursday or Friday.

**Mr. Pickersgill:** Without having the documents before me I would be astonished if our officers were not on the spot just as quickly as it was possible for them to get there.

**Mr. Horner:** Another six tons of grain overload!

**The Vice-Chairman:** Order.

**Mr. Skoberg:** I wonder if Mr. Pickersgill could tell us whether cars coming from across the line that have been inspected and approved by the American Association of Railroads are automatically approved in Canada without any further inspection.

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Dans le dernier compte rendu, le fascicule n° 5, ou pages 5-8 et 5-9, vous avez dit qu'autant que vous sachiez, il n'y avait aucune raison pour que l'on ne mentionne pas les 14 usagers possibles dont il est question dans la décision. Pourriez-vous le faire, pourriez-vous nous les faire connaître?

**M. Pickersgill:** Il semble que je n'ai pas le dernier compte rendu, j'en ai bien peur.

**M. Skoberg:** C'était écrit de toute façon, et nous ne prendrons pas le temps de regarder le texte.

**M. Horner:** Montrez-lui le texte du compte rendu.

**M. Skoberg:** C'était écrit dans le compte rendu.

**M. Pickersgill:** Je croyais que M. Jones serait ici avec nous ce soir encore une fois, d'après la liste des témoins que j'ai reçue. Cependant, j'étais assez désappointé lorsqu'il a dit que notre réseau de transport au Canada était comme la *General Motors*, parce qu'on nous a toujours dit que notre Loi nationale sur les transports était une assez bonne loi, et qu'elle était faite pour les Canadiens. Vous avez dit espérer que nous n'administrerions pas nos chemins de fer au Canada en nous fondant sur le fonctionnement de la *General Motors*.

**M. Pickersgill:** Je l'espère aussi.

J'ai dit que d'après moi il y avait là plus de concurrence qu'entre General Motors et Ford, mais ce n'était qu'une observation gratuite.

**M. Skoberg:** Oui.

**M. Pickersgill:** Je ne prétends pas être une autorité en la matière.

**M. Horner:** A quelle partie du Canada cela s'applique-t-il? La concurrence est certainement moins élevée dans les Prairies.

**M. Skoberg:** L'avant-dernière fois où vous avez comparu devant le Comité, monsieur Pickersgill, je crois vous avoir demandé qui était responsable, aux termes de la Loi sur les chemins de fer, de l'entretien et du bon fonctionnement sur des chemins de fer.

**M. Pickersgill:** Ce sont les sociétés de chemins de fer elles-mêmes qui ont la première responsabilité dans ce domaine, mais en ce qui concerne l'établissement des règles de sécurité, c'est la Commission canadienne des transports qui s'en occupe.

**M. Skoberg:** Pourriez-vous nous dire si vous avez eu l'occasion de faire une enquête sur le déraillement le plus récent à Winnipeg, qui a entraîné plusieurs morts? Je crois que c'était jeudi ou vendredi.

**M. Pickersgill:** Je n'ai pas les documents avec moi, mais je serais étonné si nos représentants ne s'étaient pas rendus sur place aussi vite que possible.

**M. Horner:** C'était encore un excédent de six tonnes de céréales.

**Le vice-président:** A l'ordre.

**M. Skoberg:** Je me demande si M. Pickersgill pourrait nous dire si les wagons qui traversent la frontière et qui ont été inspectés et approuvés par l'American Association of Railroads sont automatiquement approuvés au Canada sans autre inspection.



[Text]

**Mr. Pickersgill:** I could not give an answer to that question without asking for advice, but I will get advice and give you an answer.

**Mr. Skoberg:** Could you tell me whether or not the propane car blown up not long ago was an American car and had not been inspected by Canadian inspectors?

**Mr. Pickersgill:** I will have to get advice before I can answer that, but I will endeavour to get an answer.

**Mr. Skoberg:** I will refer to a specific case. There was a Canadian National derailment on a subdivision out of Biggar, Saskatchewan and, in the final analysis, the secretary of the Railway Transport Committee responded in answer to a question put to him by my colleague, Mr. Gleave from Saskatoon-Biggar. It was suggested that in this case the train had in some cases exceeded authorized speeds and this had caused some derailments in the past year or two. Could you tell me whether or not there had been any Railway Transport Commission inspectors on the job, or did they take statements from those employees affected to indicate that there had been excessive speed?

**Mr. Pickersgill:** I could not tell you that offhand but, again, I will take note of your question and get an answer.

**The Vice-Chairman:** The point which I am trying to get at, Mr. Pickersgill, is that I believe the initial report of railway safety inquiry does go in depth into some of these areas. They talk about accident investigations. My concern here is that, again, they will only be investigating internally, that they will accept the investigation conducted by the railway companies themselves and that will be the determining factor in trying to find out what really caused the mishaps.

**Mr. Pickersgill:** I think I can say that in the case of any accident we do not accept the views of the railway company, we investigate them ourselves, as is our duty.

**Mr. Skoberg:** I think, Mr. President, you will agree that you do not take statements from the employees.

**Mr. Pickersgill:** I am not going to agree or disagree, Mr. Skoberg. I myself have never conducted one of these investigations and I doubt if I ever will, and I do not think I would be a very suitable person to do it.

**Mr. Skoberg:** It suggests here on page 25.

The advisory committee will not be a rule-making body. However, by its very make-up it can be expected to exert great influence on the development of new safety regulations by the Commission.

**Mr. Pickersgill,** if you have time, and I quite agree that this report has not been out too long, how are you going to bring about some enforcement policies in that type of recommendation?

**Mr. Pickersgill:** I am afraid I do not quite follow your question.

**Mr. Skoberg:** There is not much use having a social club where you sit down and talk about something unless there is an enforcement policy behind it.

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Je ne pourrais pas vous donner de réponse à cette question sans me renseigner au préalable, mais je vais le faire et je vous donnerai une réponse.

**M. Skoberg:** Pourriez-vous me dire si le wagon de gaz propane qui a explosé il y a peu de temps était un wagon américain et s'il avait été inspecté par des inspecteurs canadiens?

**M. Pickersgill:** Je vais devoir me renseigner avant de pouvoir vous répondre, mais je vais m'en occuper.

**M. Skoberg:** Je vais parler maintenant d'un cas précis. Il y a eu un déraillement d'un train du Canadien National près de Biggar, dans la Saskatchewan, et en dernière analyse, le secrétaire du Comité des transports par chemins de fer a répondu à une question qui lui était posée par mon collègue, M. Gleave, de Saskatoon-Biggar. On a dit que, dans ce cas précis, le train avait probablement dépassé la vitesse autorisée et que cela avait déjà causé des déraillements au cours des dernières années. Pourriez-vous me dire si des inspecteurs du Comité des transports par chemins de fer se sont occupés de l'affaire, ou se sont-ils fondés sur les déclarations des employés intéressés pour montrer qu'il y avait eu excès de vitesse?

**M. Pickersgill:** Je ne pourrais pas vous dire cela au pied levé, mais encore une fois je vais prendre note de votre question et vous obtenir une réponse.

**Le vice-président:** Je crois, monsieur Pickersgill, que le rapport initial de l'enquête sur la sécurité des chemins de fer traite en profondeur de certaines de ces questions. Il y est question des enquêtes sur les accidents. Ce qui me préoccupe encore une fois, c'est qu'ils font simplement une enquête interne, qu'ils acceptent l'enquête menée par les sociétés de chemins de fer elles-mêmes et que ce sera là le facteur déterminant dans la recherche de la cause véritable des accidents.

**M. Pickersgill:** Je crois pouvoir dire que dans le cas d'un accident, nous n'avalisons pas automatiquement les avis de la société de chemins de fer, nous faisons nous-mêmes une enquête, comme c'est notre devoir de le faire.

**M. Skoberg:** Je crois, monsieur le président, que vous conviendrez que vous ne recueillez pas de déclarations des employés.

**M. Pickersgill:** Je ne dirai ni oui, ni non, monsieur Skoberg. Je n'ai moi-même jamais mené l'une de ces enquêtes, et ne le ferai sans doute jamais, et je n'en serais d'ailleurs probablement pas capable.

**M. Skoberg:** Il est dit ici à la page 25,

Le Comité consultatif ne sera pas un organisme régulateur. Cependant, de par sa constitution, on peut s'attendre à ce qu'il exerce une grande influence sur l'établissement de nouveaux règlements de sécurité par la Commission.

Monsieur Pickersgill, je conviens que ce rapport n'est pas publié depuis longtemps, mais comment allez-vous veiller à l'application de ce genre de recommandations?

**M. Pickersgill:** J'ai peur de ne pas avoir compris votre question.

**M. Skoberg:** Un club social où l'on ne fait que s'asseoir et discuter de choses et d'autres sans pouvoir faire appliquer ce qui est décidé, n'a pas beaucoup d'utilité.

[Texte]

• 2150

**Mr. Pickersgill:** No, the Commission cannot delegate the powers given to it by Parliament to some advisory body. We can take all the advice we like but, in the final analysis, if there are any regulations to be made the Commission has to make them. The regulation may turn out to be precisely the same as the recommendation made by the advisory committee, but we have to take the responsibility for making it and the blame if we do not make it properly. That is what Parliament gave us the duty and the responsibility to do.

**Mr. Skoberg:** We are really back to the original question, Mr. Pickersgill. What enforcement provisions do you expect to bring in once the final report on the rail safety inquiry is brought in? How do you expect to enforce that type of an inquiry? Let us not have that type of an inquiry and end up with just a lot of rhetoric and producing a lot of evidence and nothing is happening as a result of it.

**Mr. Pickersgill:** There is one thing I cannot do. I am not making this report. The investigation was carried on by the Railway Transport Committee and I am not going to guess what they are going to say and I am not now going to guess what will be done with what they say. It is quite impossible for me to do that.

**Mr. Skoberg:** I think you just agreed, though, that the Canadian Transport Commission is responsible for safety.

**Mr. Pickersgill:** We are not responsible for safety; the railways are responsible for safety. We are responsible for policing it.

**Mr. Skoberg:** In 290 it spells out safety as:

generally providing for the protection of property and the protection, safety, accommodation and comfort of the public and of the employees of the company in the running and operating of trains and the speed thereof, or the use of engines by the company or in connection with the railway.

I presume this is the type of enforcement policy that the commission has. Is that not correct?

**Mr. Pickersgill:** That is correct, I should think.

**Mr. Skoberg:** I am really trying to nail this down because I believe it is most important. If the employees are responsible or the employers are responsible, how are you going to enforce what you have found from the inquiry?

**Mr. Pickersgill:** I do not think you enforce what you find out from the inquiry. You make regulations and you enforce those regulations. The regulations may be made in the light of the report, and I hope they will be. I fully expect that a number of our regulations will be changed and I hope they will be made more effective as a result of the inquiry.

**Mr. Skoberg:** Mr. Pickersgill, have you ever looked into the numbers of men that may be required to maintain safety on the railroad?

**Mr. Pickersgill:** You mean to police it?

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Non, la Commission ne peut pas déléguer à un autre corps consultatif les pouvoirs que lui a confiés le Parlement. Nous pouvons recueillir tous les conseils que nous souhaitons mais, en dernière analyse, s'il faut établir des règlements, la Commission en est responsable. Les règlements peuvent s'avérer rigoureusement identiques à la recommandation du Comité consultatif, mais nous devons prendre la responsabilité de les énoncer et, s'ils ne sont pas satisfaisants, c'est à nous que les plaintes sont adressées. Voilà le devoir et la responsabilité que le Parlement nous a confiés.

**M. Skoberg:** Nous en revenons, en fait, à la première question, monsieur Pickersgill. Quelles dispositions pratiques pensez-vous adopter lorsque le rapport définitif de l'enquête sur la sécurité ferroviaire sera présenté? Comment pensez-vous faire appliquer les résultats d'une telle enquête? Nous ne souhaitons pas que ce genre d'enquête aboutisse à des discours et à la présentation de preuves, sans aucun résultat pratique.

**M. Pickersgill:** Il y a une chose que je ne puis pas faire. Je ne suis pas chargé du rapport. L'enquête a été effectuée par le Comité des chemins de fer, je ne peux pas en deviner les résultats ni la façon dont ils seront appliqués. Cela m'est tout à fait impossible.

**M. Skoberg:** Vous avez cependant reconnu que la Commission canadienne des transports était responsable de la sécurité.

**M. Pickersgill:** La responsabilité de la sécurité incombe aux chemins de fer et non à nous. Nous sommes responsables de son application.

**M. Skoberg:** En 290, la sécurité est définie comme suit:

assurer de façon générale la protection des biens, la protection, la sécurité et le confort du public et des employés de la société dans le fonctionnement des trains, leur vitesse ou l'utilisation de locomotives par la société ou en rapport avec les chemins de fer.

Je suppose qu'il s'agit là de la politique d'application qui revient à la Commission. N'est-ce pas exact?

**M. Pickersgill:** C'est exact, je pense.

**M. Skoberg:** Cela doit être dit très clairement car la question me paraît très importante. Si les employés ou les employeurs sont responsables, comment allez-vous appliquer les résultats de l'enquête?

**M. Pickersgill:** Je ne pense pas que l'on applique les résultats de l'enquête. Il s'agit d'établir des règlements et de les faire appliquer. J'espère que les règlements seront établis conformément au rapport. Je m'attends à ce qu'un certain nombre de nos règlements soient modifiés et j'espère que l'enquête permettra de les rendre plus efficaces.

**M. Skoberg:** Monsieur Pickersgill, avez-vous déjà considéré quels effectifs sont nécessaires pour maintenir la sécurité des chemins de fer?

**M. Pickersgill:** Vous voulez dire pour la faire appliquer?



[Text]

**Mr. Skoberg:** That is right.

**Mr. Pickersgill:** From time to time I have discussed this with the Chairman of the Railway Transport Committee and with other officers of the Commission. I do not think we have enough.

**Mr. Skoberg:** I think you said last time that there were not enough inspectors, and we had a discussion about that. Have you looked at the length of the sections that are now being run on the railroad? Have you looked at the numbers of people who are being employed to maintain safety in so far as track conditions are concerned?

**Mr. Pickersgill:** Not personally, no.

**Mr. Skoberg:** I realize not personally, but as President of the Canadian Transport Commission do you assume responsibility for this area?

**Mr. Pickersgill:** We have the responsibility that was placed upon us by Parliament, and we do our best to carry it out.

**Mr. Skoberg:** If an aircraft were faulty would it be allowed to take off from the ground?

**Mr. Pickersgill:** I could not say because we have no responsibility whatever for the policing of aircraft.

**Mr. Skoberg:** I am using this as an analogy, if I may. If railway equipment is found faulty is any action then taken by inspectors to make sure that that equipment does not leave the terminal before it is repaired?

**Mr. Pickersgill:** Of course.

**Mr. Skoberg:** I hope you read the testimony before the Railway Transport Committee inquiry. There were hundreds and hundreds of cases where cars did leave terminals and they had not been repaired and they had been reported. I come back again to the incident that took place outside Winnipeg last week where people were killed once more.

**Mr. Pickersgill:** So you say that that car was inspected, found faulty by an inspector and still allowed to proceed? Is that what you are saying?

**Mr. Skoberg:** There is all kinds of evidence on file which will come up.

**Mr. Pickersgill:** No, I am asking you if that is what you are saying.

**Mr. Skoberg:** This was before the Commission. In Winnipeg there was a case where I assume there was enough maintenance but the road bed gave way.

• 2155

**Mr. Pickersgill:** That is a very different matter, Mr. Skoberg from what I understood you to say first. As I understood, you were saying that some equipment had been found faulty by one of our inspectors and the railway had still been allowed to go on using it. If that had happened, I think we would have to take the sternest kind of disciplinary action and we ought to.

**Mr. Skoberg:** I am suggesting that in the inquiry that was conducted you will find hundreds of examples where equipment was found faulty and was allowed to proceed. You will find that in the inquiry.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** C'est exact.

**M. Pickersgill:** J'en discute de temps en temps avec le président du Comité des transports par chemins de fer et avec d'autres membres de la Commission. Je ne pense pas que l'effectif soit suffisant.

**M. Skoberg:** Je crois que vous avez dit la dernière fois qu'il n'y avait pas suffisamment d'inspecteurs et nous avons discuté de cette question. Vous êtes-vous penchés sur la longueur des rails de chemins de fer? Avez-vous examiné le nombre de personnes employées au maintien de la sécurité pour ce qui est de l'état de la voie ferrée?

**M. Pickersgill:** Je ne l'ai pas fait personnellement.

**M. Skoberg:** Je comprends que vous ne l'avez pas fait personnellement mais, à titre de président de la Commission canadienne des transports, assumez-vous certaines responsabilités dans ce domaine?

**M. Pickersgill:** Nous sommes responsables de la tâche que nous a confiée le Parlement et nous l'effectuons du mieux possible.

**M. Skoberg:** Si un avion était défectueux, serait-il autorisé à décoller?

**M. Pickersgill:** Je ne peux pas vous répondre car nous n'avons aucune responsabilité dans les règlements concernant les avions.

**M. Skoberg:** Je me permets d'employer une analogie: si un équipement de chemin de fer se révèle défectueux, les inspecteurs prennent-ils alors certaines mesures pour s'assurer qu'il ne quitte pas la gare avant d'avoir été réparé?

**M. Pickersgill:** Évidemment.

**M. Skoberg:** J'espère que vous avez lu les témoignages de l'enquête du Comité des transports par chemins de fer. On a signalé des centaines et des centaines de cas de trains qui ont effectivement quitté la station sans avoir été réparés. J'en reviens encore à l'accident de la semaine dernière près de Winnipeg, où, là encore, il y a eu des morts.

**M. Pickersgill:** Vous voulez dire que ce train a été inspecté, que l'inspecteur l'a trouvé défectueux mais l'a autorisé à partir? Est-ce là ce que vous voulez dire?

**M. Skoberg:** Il existe toutes sortes de preuves dans les dossiers.

**M. Pickersgill:** Non, je vous demande si c'est là ce que vous dites.

**M. Skoberg:** Le cas a été porté devant la Commission. Je crois qu'à Winnipeg, l'entretien était suffisant mais le terre-plein a cédé.

**M. Pickersgill:** Monsieur Skoberg, la question est très différente de ce que j'avais compris de vos premiers propos. J'avais compris que, d'après vous, l'un de nos inspecteurs avait trouvé un équipement défectueux et que le chemin de fer avait cependant été autorisé à l'utiliser. Si cela s'est produit, je crois que nous devrions prendre des mesures disciplinaires très sévères.

**M. Skoberg:** Je dis que l'enquête qui a été effectuée vous révélera des centaines d'exemples où l'équipement a été jugé défectueux et autorisé à partir. L'enquête vous le montrera.

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** I . . .

**Mr. Skoberg:** Just wait so we do not get misunderstood here, and I am probably not putting it well. In the Winnipeg situation, this side of Winnipeg, where someone was found and is dead and many injured, there is a case as well where you could look at the situation of whether or not there are sufficient people employed to maintain the track condition, if this is in fact what happened, if the press is correct. This is why I am asking whether or not you really do investigate the accidents and mishaps that occur?

**Mr. Pickersgill:** We do.

**Mr. Skoberg:** I wish I could be assured because you have just said you have not got enough inspectors to inspect.

**Mr. Pickersgill:** We investigate every accident, but what I am really saying is perhaps we have not enough inspectors to be effective enough to prevent some of the accidents, which is a very different thing. When there is an accident, every accident of any consequence where there is any substantial damage, or certainly when anybody is injured, or his life is lost, is investigated and as promptly as possible.

**Mr. Skoberg:** Will you make that investigation out in Winnipeg public?

**Mr. Pickersgill:** Mr. Jones, I think has made it clear already, if he has not I am making it clear right now, that he intends, at a very near date, to deal with this whole question of the extent to which evidence will be made public, and there will be a report on that. I am not going to promise what date because he has got a lot of things to do, but he is engaged in preparing it, I know that. I do not think, again, that I should anticipate what somebody else is going to do.

**Mr. Skoberg:** I have other questions, but I suppose my time is up.

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, will we agree to the estimates and carry on with the questioning after?

**Some hon. Members:** No.**Mr. Horner:** I have more questions.**Mr. Skoberg:** I have, too.

**Mr. Pickersgill:** I am quite willing to stay here until midnight, if you like.

**The Vice-Chairman:** We have a quorum now, we could agree to them.

**Mr. Horner:** No.**The Vice-Chairman:** Mr. McKinley.

**Mr. Horner:** I have more questions, it is as simple as that. You can go home if you like.

**Mr. McKinley:** Mr. Chairman, I would like to ask the Chairman of the Canadian Transport Commission a question regarding the removal of station agents from railways stations, and then I want to ask him whether or not they have any jurisdiction over the type situation I intend to outline. Some years ago, four I believe, an application was made to the Canadian Transport Commission for the removal of station agents at certain stations that I am aware of, and it was subsequently shown through hearings that these station agents were necessary in these locations to provide the type of service needed in those towns and in those stations. After that decision was made by the Railway Transport Committee, the railway involved left the

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Je . . .

**M. Skoberg:** Je voudrais éviter les malentendus, mais je ne pose peut-être pas très bien la question. Dans le cas de Winnipeg, où il y a eu un mort et de nombreux blessés, vous pourriez également examiner la situation pour savoir si le personnel d'entretien des voies de chemin de fer est suffisant, si les événements relatés dans la presse sont exacts. Voilà pourquoi, je vous demande si vous effectuez véritablement des enquêtes sur les accidents qui se produisent?

**M. Pickersgill:** Nous le faisons.

**M. Skoberg:** Je voudrais en être assuré car vous venez de déclarer que vous n'avez pas suffisamment d'inspecteurs.

**M. Pickersgill:** Nous enquêtons sur tous les accidents, mais je déclare en fait que nous n'avons peut-être pas suffisamment d'inspecteurs pour pouvoir éviter certains accidents, ce qui est très différent. Tout accident qui entraîne des dommages substantiels, surtout lorsqu'une personne est blessée ou perd la vie, fait l'objet d'une enquête aussi rapidement que possible.

**M. Skoberg:** L'enquête que vous ferez à Winnipeg sera-t-elle rendue publique?

**M. Pickersgill:** Si M. Jones ne l'a pas déjà dit clairement, je le répète: il a l'intention d'étudier très prochainement la mesure dans laquelle les preuves seront rendues publiques et un rapport sera établi. Je ne fais pas de promesse sur la date car il a beaucoup à faire, mais je sais qu'il prépare le rapport. Là encore, je ne pense pas pouvoir prévoir les mesures que prendra une autre personne.

**M. Skoberg:** J'ai d'autres questions à poser, mais je crois que mon temps de parole est écoulé.

**Le vice-président:** Messieurs, voulez-vous voter le budget et poursuivre plus tard sur les questions?

**Des voix:** Non.**M. Horner:** J'ai d'autres questions à poser.**M. Skoberg:** Moi aussi.

**M. Pickersgill:** Je suis tout à fait disposé à rester ici jusqu'à minuit, si vous le désirez.

**Le vice-président:** Nous avons maintenant le quorum et nous pourrions voter.

**M. Horner:** Non.**Le vice-président:** Monsieur McKinley.

**M. Horner:** J'ai d'autres questions à poser. Vous pouvez partir si vous le désirez.

**M. McKinley:** Monsieur le président, je voudrais poser au président de la Commission canadienne des Transports une question concernant la suppression des chefs de gare dans les stations de chemin de fer, puis je voudrais lui demander s'ils ont une compétence quelconque dans le genre de situation que j'ai l'intention de définir. Il y a environ quatre ans, une demande a été déposée auprès de la Commission canadienne des Transports pour la suppression des chefs de gare dans certaines stations que je connais et les témoignages ont largement prouvé que ces chefs de gare étaient indispensables pour assurer le genre de service nécessaire dans les villes et les stations en question. Après que la décision ait été prise par le Comité



[Text]

station agents there as directed, but at the same time they have tried to make them as inactive as they possibly could.

Are you aware that this situation has been going on, and does the Canadian Transport Commission have any jurisdiction over a situation such as this? Do you have any power to direct the railroads to . . .

**Mr. Pickersgill:** Over the stationman's work?

**Mr. McKinley:** . . . have these station agents be as helpful and active as possible? First of all are you aware that such a situation exists?

• 2200

**Mr. Pickersgill:** No, I am not aware of that. I am aware that no station agent can be removed without an order of the Canadian Transport Commission but I do not think we would have any jurisdiction over seeing whether they were there eight hours a day and whether they worked assiduously and were polite to the customers unless we had a complaint. If we had a complaint that these agents were being rude or were not expediting the traffic, I think we could investigate the complaint and if the complaint was warranted we could tell the railways they were not giving the service that under the law they are required to give. But I do not think we could be expected to spend the taxpayers' money going around checking up on the railway employees to see whether they were all doing their work. That is the job of the railway; that is not our job.

**Mr. McKinley:** No, but I was looking at it from the standpoint, seeing that there are several other applications for other towns for the removal of agents, and stations I believe, of the direction that the railway tariff board committee might give to the railways if it was found that these agents and stations were necessary in the towns, through hearings, etc., if in the direction that the transport committee might give to these railroads they would include in there somewhere that the normal type of service that had been carried on would be continued rather than simply that the agent would . . .

**Mr. Pickersgill:** I think that is implied. I do not think we would need to say it but if they do not give it we can discipline them, certainly. But I think there would have to be a complaint because after all, there are still a lot of stations all over Canada.

**Mr. McKinley:** Thank you. Mr. Chairman. I expect you are going to get some complaints, Mr. Pickersgill.

**Mr. Pickersgill:** That is fine; we love complaints.

**The Vice-Chairman:** I believe Mr. Rock has one question, then Mr. Horner.

**Mr. Portelance:** Mr. Chairman, excuse me but I thought we were going to adjourn at 10 o'clock and then come back to another meeting. I do not think you will mind.

**Mr. Horner:** No, I do not mind at all. I just wondered . . .

**Mr. Rock:** You can arrange another meeting if you want to but we can still continue.

[Interpretation]

des Transports par chemin de fer, les chefs de gare sont restés en poste, mais on a essayé de les rendre aussi inutiles que possible.

Savez-vous si cette situation se répète et la Commission canadienne des Transports a-t-elle une compétence quelconque dans une telle situation? Avez-vous le pouvoir d'exiger des chemins de fer . . .

**M. Pickersgill:** Pour ce qui est du travail du chef de gare?

**M. McKinley:** Ces chefs de gare ont-ils été aussi efficaces et actifs que possible? Connaissiez-vous tout d'abord l'existence d'une telle situation?

**M. Pickersgill:** Non, je ne la connais pas. Je sais qu'aucun chef de gare ne peut être renvoyé sans que la Commission canadienne des Transports en ait donné l'ordre, mais je ne pense pas que nous puissions vérifier qu'ils sont là 8 heures par jour, qu'ils travaillent consciencieusement et se montrent polis envers les clients, à moins que nous ne recevions une plainte. Si nous apprenions que ces employés sont impolis ou qu'ils ne font pas leur travail, je crois que nous pourrions examiner la plainte et, si elle est justifiée, nous pourrions informer les chemins de fer qu'ils n'assurent pas le service comme la Loi le prescrit. Je ne pense pas, cependant, que nous soyons censés dépenser l'argent des contribuables pour vérifier que tous les employés des chemins de fer font leur travail. Ceci revient aux chemins de fer et non à nous.

**M. McKinley:** Non, mais, après que plusieurs villes aient demandé le changement d'agents et de gare, je pensais aux directives que le Comité des tarifs de chemin de fer pourrait donner si les témoignages prouvaient que ces services étaient nécessaires, etc. Si dans les directives données par le comité des transports aux compagnies ferroviaires on disait que les services normaux seraient maintenus au lieu de . . .

**M. Pickersgill:** Je crois que ceci est entendu. Je ne pense pas que nous aurions besoin de le dire mais si le Comité ne donne pas de directives, nous pouvons certainement l'exiger. Je crois cependant qu'une plainte doit être déposée car il existe encore un grand nombre de gares au Canada.

**M. McKinley:** Je vous remercie, monsieur le président. Je suppose, monsieur Pickersgill, que vous allez recevoir certaines plaintes.

**M. Pickersgill:** C'est très bien; nous aimons beaucoup les plaintes.

**Le vice-président:** Je crois que monsieur Rock voudrait poser une question, puis monsieur Horner.

**M. Portelance:** Je vous prie de m'excuser, monsieur le président, mais je pensais que nous allions ajourner à 10 heures, puis tenir une autre réunion. Je pense que cela vous convient.

**M. Horner:** Cela me convient. Je me demandais simplement . . .

**M. Rock:** Vous pouvez prévoir une autre réunion si vous le désirez, mais nous pouvons poursuivre.

[Texte]

**Mr. Horner:** No. I am agreed to adjourn and come back another day. I have another 17 minutes of questioning.

**Mr. Rock:** All I wanted, Mr. Chairman, was to ask Mr. Pickersgill that when he asked the Commission to hold this enquiry it be held in Lancaster rather than Ottawa.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, I wonder if we could have a ruling on this point of order that was raised by Mr. Portelance as to how long we intend to sit this evening. Many members have left and I would like to leave also but I am desirous of questioning the witness further. I wonder if you could give us some encouragement as to when we could adjourn or expect to adjourn this evening and the question of any further date.

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, we are in the hands of the Committee.

**Mr. Skoberg:** What day do we have allocated to us for another witness? If the Minister himself has not indicated that he can be present, maybe Mr. Pickersgill could be back with us next time.

**An hon. Member:** Thursday morning.

**Mr. Horner:** Thursday morning would be dandy.

**Mr. Pickersgill:** Well, I will not be able to check up on these station agents if you keep me here all the time.

**Mr. Horner:** Let us make it Thursday morning at 9.30 O'clock. The Transportation Committee used to always meet at that time.

**The Vice-Chairman:** The room is booked for 9.30 so we will take it on for 11 o'clock. How about that?

**Mr. Horner:** Well, 11 o'clock does not suit me too well. I would rather meet at 9.30 a.m.

**The Vice-Chairman:** Make it 10 o'clock. We will split the difference.

**Mr. Horner:** Split the difference? I want to be heard and 10 o'clock is fine with me but there are all kinds of rooms. This is nonsense. This is purely an effort to kill time to May 30 when all estimates have to be passed. That is all the government is trying to do with this allocation of time in committee proceedings. If there was a piece of legislation that had to be through, we would sit until midnight. We would sit all day.

**The Vice-Chairman:** Mr. Horner, we will check and see what room is available.

**Mr. Horner:** Fine.

**The Vice-Chairman:** The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

**M. Horner:** Non. Je suis d'accord pour ajourner et revenir un autre jour. J'ai encore 17 minutes pour poser des questions.

**M. Rock:** Monsieur le président, je voulais simplement demander à monsieur Pickersgill que, lorsqu'il chargera la Commission de cette enquête, elle soit effectuée à Lancaster plutôt qu'à Ottawa.

**M. Horner:** Monsieur le président, je me demande si nous pourrions décider de ce point du règlement soulevé par monsieur Portelance sur la durée de la séance de ce soir. Beaucoup de députés ont quitté la salle et je voudrais également partir mais je souhaite poser davantage de questions aux témoins. Pouvez-vous nous indiquer à quelle heure nous ajournerons ce soir et quelle est la prochaine date?

**Le vice-président:** Messieurs, nous sommes à la disposition du Comité.

**M. Skoberg:** Quand pourrions-nous, à votre avis, entendre un autre témoin? Si le ministre lui-même n'a pas fait savoir s'il pourrait être présent, monsieur Pickersgill pourrait peut-être comparaître la prochaine fois.

**Une voix:** Jeudi matin.

**M. Horner:** Jeudi matin serait parfait.

**M. Pickersgill:** Je ne pourrai pas vérifier la question des chefs de gare si vous me retenez ici.

**M. Horner:** Décidons-nous pour jeudi matin à 9 heures et demie. Le Comité des transports se réunit toujours à cette heure-là.

**Le vice-président:** La salle est réservée pour 9 heures et demie et nous pourrions l'occuper à partir de 11 heures. Qu'en pensez-vous?

**M. Horner:** Onze heures ne me convient pas très bien. Je préférerais tenir la réunion à 9 heures trente.

**Le vice-président:** Disons 10 heures et réglons la question.

**M. Horner:** Régler la question? je souhaite être entendu et 10 heures me convient très bien, mais il y a d'autres salles. Ceci est absurde. Ceci ne vise qu'à passer le temps jusqu'au 30 mai, date à laquelle le budget doit être adopté. Voilà ce que cherche le Gouvernement en répartissant le temps des séances de comités. Si une Loi devait être adoptée, nous siégerions jusqu'à minuit. Nous siégerions toute la journée.

**Le vice-président:** Monsieur Horner, nous vérifierons et nous verrons quelle salle est libre.

**M. Horner:** Très bien.

**Le vice-président:** La séance est levée jusqu'à convocation de la présidence.



## APPENDIX TC-1

## CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

PASSENGER TRAIN SERVICES—RATIO OF COSTS TO REVENUES  
YEAR 1970

(Passenger Carrying Operations Only)

Service	Between	Claimed by CNR			Ratio Costs to Revenues
		Revenues	Costs	Loss	
		\$	\$	\$	
Discontinued.....	1. <i>Bruce Peninsula*</i>				
	(a) Toronto-Palmerston.....	67,819	170,609	102,790	2.5
	(b) Palmerston-Owen Sound.....	17,376	114,234	96,858	6.6
	(c) Palmerston-Southampton.....	14,089	110,382	96,293	7.8
	(d) Stratford-Kincardine.....	17,665	134,261	116,596	7.6
	(e) Stratford-Goderich.....	10,035	88,522	78,487	8.8
	Total Bruce.....	126,984	618,008	491,024	4.9
	2. Edmonton-Camrose-Calgary/Drumheller (discontinued only Camrose-Calgary).....	138,754	652,032	513,278	4.7
	Total Discontinued.....	265,738	1,270,040	1,004,302	4.8
Ordered Continued.....	3. "Supercontinental", Montreal-Toronto-Vancouver**....	20,219,128	47,523,515	27,304,387	2.4
	4. Toronto-Markham.....	9,666	77,961	68,295	8.1
	5. Toronto-Guelph.....	116,063	331,817	215,754	2.9
	Total Ordered Continued.....	20,344,857	47,933,293	27,588,436	2.4
To Be Decided.....	6. Sydney-Truro-Halifax.....	404,199	898,102	493,903	2.2
	7. Moncton-Saint John, N.B.....	152,088	616,416	464,328	4.1
	8. Montreal-Moncton-Truro-Halifax-Sydney.....	8,908,029	19,495,941	10,587,912	2.2
	9. Montreal-Gaspe-Campbellton-Edmundston-Moncton. .	2,000,872	6,046,172	4,405,300	3.2
	10. Quebec-Richmond.....	9,618	216,033	206,415	22.5
	11. Quebec-La Malbaie-Clermont.....	44,438	226,834	182,396	5.1
	12. Montreal-Hervey-Chambord-Chicoutimi-Chambord-Dolbeau; Quebec-Chicoutimi; Quebec-Riviere-A-Pierre	514,708	2,421,235	1,906,527	4.7
	13. Quebec-Hervey-Senneterre-Cochrane, Senneterre-Noranda-Rouyn.....	678,416	3,819,581	3,141,165	5.6
	14. Montreal-Sherbrooke-Coaticook.....	170,440	694,381	523,941	4.1
	15. Deux Montagnes-Grenville.....	584	53,233	52,649	91.2
	16. Montreal-Quebec.....	1,227,515	2,934,927	1,707,412	2.4
	17. Montreal-Ottawa.....	957,318	2,475,205	1,517,887	2.6
	18. Montreal-Toronto.....	11,179,287	16,444,782	5,265,495	1.5
	19. Ottawa-Brockville.....	479,895	1,571,037	1,091,142	3.3
	20. Toronto-Ottawa.....	334,126	1,012,143	678,017	3.0
	21. Toronto-Kingston-Brockville.....	281,117	619,679	338,562	2.2
	22. Toronto-Niagara Falls.....	479,657	1,258,559	778,902	2.6
	23. Toronto-Stratford.....	139,044	490,637	351,593	3.5
	24. Toronto-Sarnia.....	1,872,881	4,022,247	2,149,366	2.1
	25. Toronto-Windsor.....	3,201,355	4,488,536	1,287,181	1.4
	26. Toronto-North Bay-Kapuskasing.....	1,116,893	2,451,003	1,334,110	2.2
	27. Winnipeg-Thunder Bay North.....	42,979	703,991	661,012	16.4
	28. Winnipeg-Churchill.....	963,168	5,613,910	4,650,742	5.8
	29. Regina-Saskatoon-Prince Albert.....	69,925	462,629	392,704	6.6
	30. Saskatoon-The Pas.....	58,331	292,491	234,160	5.0
	31. Edmonton-North Battleford.....	144,756	449,673	304,917	3.1
	32. Edmonton-Grand Centre.....	53,051	370,450	317,399	7.0
	33. Jasper-Prince Rupert.....	608,627	2,878,971	2,270,344	4.7

\*Study Year 1968

\*\*Figures include "Panorama" as well as Super Continental

## APPENDICE TC-1

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA  
 SERVICES-VOYAGEURS—BLAN DES DÉPENSES ET DES RECETTES  
 ANNÉE 1970  
 (Services-voyageurs seulement)

Service	Entre	Déclaration du CNR			Rapport entre les dépenses et les recettes
		Recettes	Dépenses	Déficit	
		\$	\$	\$	
Supprimé.....	1. <i>Peninsule Bruce*</i>				
	(a) Toronto-Palmerston.....	67,819	170,609	102,790	2.5
	(b) Palmerston-Owen Sound.....	17,376	114,234	96,858	6.6
	(c) Palmerston-Southampton.....	14,089	110,382	96,293	7.8
	(d) Stratford-Kincardine.....	17,665	134,261	116,596	7.6
	(e) Stratford-Goderich.....	10,035	88,522	78,487	8.8
	Total Bruce.....	126,984	618,008	491,024	4.9
	2. Edmonton-Camrose-Calgary/Drumheller (interrompu seulement entre Camrose-Calgary).....	138,754	652,032	513,278	4.7
	Total des Services supprimés.....	265,738	1,270,040	1,004,302	4.8
Maintenu.....	3. «Supercontinental», Montréal-Toronto-Vancouver**....	20,219,128	47,523,515	27,304,387	2.4
	4. Toronto-Markham.....	9,666	77,961	68,295	8.1
	5. Toronto-Guelph.....	116,063	331,817	215,754	2.9
	Total des Services maintenus.....	20,344,857	47,933,293	27,588,436	2.4
A décider.....	6. Sydney-Truro-Halifax.....	404,199	898,102	493,903	2.2
	7. Moncton-Saint-Jean, N.-B.....	152,088	616,416	464,328	4.1
	8. Montréal-Moncton-Truro-Halifax-Sydney.....	8,908,029	19,495,941	10,587,912	2.2
	9. Montréal-Gaspé-Campbellton-Edmunston-Moncton....	2,000,872	6,406,172	4,405,300	3.2
	10. Québec-Richmond.....	9,618	216,033	206,415	22.5
	11. Québec-La Malbaie-Clermont.....	44,438	226,834	182,396	5.1
	12. Montréal-Hervey-Chambord-Chicoutimi-Chambord- Dolbeau; Québec-Chicoutimi; Québec-Rivière-À- Pierre.....	514,708	2,421,235	1,906,527	4.7
	13. Québec-Hervey-Senneterre-Cochrane, Senneterre- Noranda-Rouyn.....	678,416	3,819,581	3,141,165	5.6
	14. Montréal-Sherbrooke-Coaticook.....	170,440	694,381	523,941	4.1
	15. Deux Montagnes-Grenville.....	584	53,233	52,649	91.2
	16. Montréal-Québec.....	1,227,515	2,934,927	1,707,412	2.4
	17. Montréal-Ottawa.....	957,318	2,475,205	1,517,887	2.6
	18. Montréal-Toronto.....	11,179,287	16,444,782	5,265,495	1.5
	19. Ottawa-Brockville.....	479,895	1,571,037	1,091,142	3.3
	20. Toronto-Ottawa.....	334,126	1,012,143	678,017	3.0
	21. Toronto-Kingston-Brockville.....	281,117	619,679	338,562	2.2
	22. Toronto-Niagara Falls.....	479,657	1,258,559	778,902	2.6
	23. Toronto-Stratford.....	139,044	490,637	351,593	3.5
	24. Toronto-Sarnia.....	1,872,881	4,022,247	2,149,366	2.1
	25. Toronto-Windsor.....	3,201,355	4,488,536	1,287,181	1.4
	26. Toronto-North Bay-Kapuskasing.....	1,116,893	2,451,003	1,334,110	2.2
	27. Winnipeg-Thunder Bay North.....	42,979	703,991	661,012	16.4
	28. Winnipeg-Churchill.....	963,168	5,613,910	4,650,742	5.8
	29. Regina-Saskatoon-Prince Albert.....	69,925	462,629	392,704	6.6
	30. Saskatoon-Le Pas.....	58,331	292,491	234,160	5.0
	31. Edmonton-North Battleford.....	144,756	449,673	304,917	3.1
	32. Edmonton-Grand Centre.....	53,051	370,450	317,399	7.0
	33. Jasper-Prince Rupert.....	608,627	2,878,971	2,270,344	4.7

\*Année 1968

\*\*Y compris le «Panorama» et le Supercontinental



Service	Between	Claimed by CNR			Ratio
		Revenues	Costs	Loss	Costs to Revenues
		\$	\$	\$	
Mixed Services.....	34. La Tuque-Parent.....	5,244	24,525	19,281	4.7
	35. Parent-Senneterre.....	731	34,731	34,000	47.5
	36. Hornepayne-Manitouwadge.....	1,013	30,795	29,782	30.4
	37. Hearst-Nakina.....	1,380	38,528	37,148	27.9
	38. Sioux Lookout-Thunder Bay.....	6,701	51,473	44,772	7.7
	39. Dauphin-Winnipegosis.....	4	19,765	19,761	4941.3
	40. The Pas-Lynne Lake.....	52,071	131,776	79,705	2.5
	41. Flin Flon-Cranberry Portage-Osborne Lake.....	2,377	40,219	37,842	16.9
	42. Wabowden-Churchill.....	3,994	33,575	29,581	8.4
	43. Prince Albert-Hudson Bay.....	4,519	55,016	50,497	12.2
	44. McBride-Prince George.....	4,426	30,584	26,158	6.9
	Total to be Decided.....	36,175,777	83,879,785	47,704,008	2.3
	Total for CNR.....	56,786,372	133,083,118	76,296,746	2.3
OTHER RAILWAYS					
<i>Northern Alberta:</i>					
	Edmonton-Dawson Creek.....	7,608	339,390	331,782	44.6
<i>Ontario Northland:</i>					
	Swastika-Noranda.....	17,236	269,350	252,114	15.6

CANADIAN PACIFIC RAILWAY—YEAR 1970  
PASSENGER-TRAIN SERVICES—RATIO OF COSTS TO REVENUES

Service	Between	Claimed by CPR			Ratio
		Revenues	Cost	Loss	Costs to Revenue
		\$	\$	\$	
Discontinued.....	1. Montreal-Megantic.....	67,533	306,374	238,841	4.54
	2. Montreal-Ottawa (South Shore).....	173,860	711,326	537,466	4.09
	3. Toronto-Owen Sound.....	15,578	98,423	82,845	6.32
	4. Toronto-Windsor.....	74,575	567,529	492,954	7.61
	5. Calgary-Lethbridge.....	64,325	259,842	195,517	4.04
	6. Lethbridge-Medicine Hat.....	14,658	210,167	195,509	14.34
Ordered Continued.....	7. "The Canadian".....	12,909,205	35,150,478	22,241,273	2.72
	8. Toronto-Peterboro-Havelock.....	119,031	283,711	164,680	2.38
	9. Calgary-Edmonton.....	126,196	470,798	344,602	3.73
	10. Victoria-Courtenay (E&N).....	53,474	205,945	152,471	3.85
To Be Decided.....	11. Halifax-Yarmouth (DAR).....	228,125	581,495	353,370	2.55
	12. Montreal-Saint John, N.B.....	602,491	2,940,139	2,337,648	4.88
	13. Montreal-Quebec City.....	844,601	2,873,027	2,028,426	3.40
	14. Montreal-Mont Laurier.....	27,678	173,002	145,324	6.25
	15. Montreal-Ottawa (North Shore).....	297,164	864,520	567,356	2.91
	16. Toronto-Hamilton.....	42,324	332,234	279,910	7.61
	17. Sudbury-Sault Ste. Marie.....	33,933	314,030	280,097	9.25
	18. Sudbury-White River.....	55,236	402,727	347,491	7.29
	Total.....	15,749,987	46,735,767	30,985,780	2.97

Service	Entre	Déclaration du CNR			Rapport entre les dépenses et les recettes
		Recettes	Dépenses	Déficit	
		\$	\$	\$	
Services fixes.....	34. La Tuque-Parent.....	5,244	24,525	19,281	4.7
	35. Parent-Senneterre.....	731	34,731	34,000	47.5
	36. Hornepayne-Manitouwadge.....	1,013	30,795	29,782	30.4
	37. Hearst-Nakina.....	1,380	38,528	37,148	27.9
	38. Sioux Lookout-Thunder Bay.....	6,701	51,473	44,772	7.7
	39. Dauphin-Winnipegosis.....	4	19,765	19,761	4941.3
	40. Le Pas-Lynne Lake.....	52,071	131,776	79,705	2.5
	41. Flin Flon-Cranberry Portage-Osborne Lake.....	2,377	40,219	37,842	16.9
	42. Wabowden-Churchill.....	3,994	33,575	29,581	8.4
	43. Prince Albert-Hudson Bay.....	4,519	55,016	50,497	12.2
	44. McBride-Prince George.....	4,426	30,584	26,158	6.9
	Total à décider.....	36,175,777	83,879,785	47,704,008	2.3
	Total pour le CN.....	56,786,372	133,083,118	76,296,746	2.3
AUTRES CHEMINS DE FER					
	<i>Nord de l'Alberta:</i>				
	Edmonton-Dawson Creek.....	7,608	339,390	331,782	44.6
	<i>Nord de l'Ontario:</i>				
	Swastika-Noranda.....	17,236	269,350	252,114	15.6

## LE PACIFIQUE-CANADIEN—1970

## SERVICES DES TRAINS VOYAGEURS—RAPPORT ENTRE LES DÉPENSES ET LES RECETTES

Service	Entre	Déclaration du CP			Rapport entre les dépenses et les recettes
		Recettes	Dépenses	Déficit	
		\$	\$	\$	
Supprimé.....	1. Montréal-Mégantic.....	67,533	306,374	238,841	4.54
	2. Montréal-Ottawa (South Shore).....	173,860	711,326	537,466	4.09
	3. Toronto-Owen Sound.....	15,578	98,423	82,845	6.32
	4. Toronto-Windsor.....	74,575	567,529	492,954	7.61
	5. Calgary-Lethbridge.....	64,325	259,842	195,517	4.04
	6. Lethbridge-Medicine Hat.....	14,658	310,167	195,509	14.34
Maintenu.....	7. «The Canadian».....	12,909,205	35,150,478	22,241,273	2.72
	8. Toronto-Peterboro-Havelock.....	119,031	283,711	164,680	2.38
	9. Calgary-Edmonton.....	126,196	470,798	344,602	3.73
	10. Victoria-Courtenay (E&N).....	53,474	205,945	152,471	3.85
A décider.....	11. Halifax-Yarmouth (DAR).....	228,125	581,495	353,370	2.55
	12. Montréal-Saint John, N.-B.....	602,491	2,940,139	2,337,648	4.88
	13. Montréal-Québec.....	844,601	2,873,027	2,028,426	3.40
	14. Montréal-Mont Laurier.....	27,678	173,002	145,324	6.25
	15. Montréal-Ottawa (North Shore).....	297,164	864,520	567,356	2.91
	16. Toronto-Hamilton.....	42,324	322,234	279,910	7.61
	17. Sudbury-Sault Sainte Marie.....	33,933	314,030	280,097	9.25
	18. Sudbury-White River.....	55,236	402,727	347,491	7.29
	Total.....	15,749,987	46,735,767	30,985,780	2.97























HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, April 27, 1972

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 7

Le jeudi 27 avril 1972

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1972-73

Canadian Transport Commission

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1972-1973

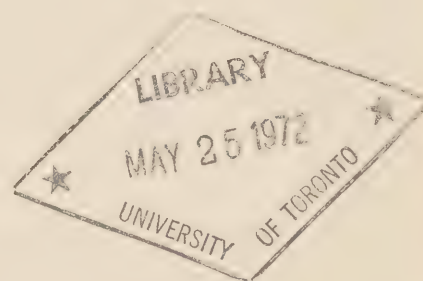
Commission canadienne des transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand  
Benjamin  
Crossman  
Duquet  
Forget

Forrestall  
Horner  
Kaplan  
Loiselle  
Matte

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

McCleave  
McGrath  
McNulty  
Portelance  
Rock

Skoberg  
Thomas (*Maisonneuve-  
Rosemont*)  
Thomas (*Moncton*)—(20).

(Quorum 11)

*Greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

Thursday, April 27, 1972.  
(11)

**[Text]**

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11.10 a.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*) presiding.

*Members present:* Messrs. Allmand, Forget, Forrestall, Horner, Loiselle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(8).

*Witnesses: From the Canadian Transport Commission:* Honourable J. W. Pickersgill, President; Mr. H. Arbique, Secretary.

The Committee resumed consideration of the Estimates 1972-73 of the Canadian Transport Commission.

The Chairman called vote 75.

Mr. Pickersgill tabled a comparison of rail and bus fares for travel and a record of grain shipments out of Thunder Bay, Ontario which were ordered printed as appendices. (*See Appendices TC-2, TC-3, TC-4 and TC-5*)

The members questioned the witnesses.

At 12.18 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

**PROCÈS-VERBAL**

Le jeudi 27 avril 1972  
(11)

**[Traduction]**

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h. 10 sous la présidence de M. Turner (*London-Est*), vice-président du Comité.

*Députés présents:* MM. Allmand, Forget, Forrestall, Horner, Loiselle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*)—(8).

*Témoins: de la Commission canadienne des transports:* L'honorable J. W. Pickersgill, président; M. H. Arbique, secrétaire.

Le Comité poursuit l'étude des crédits de 1972-1973 de la Commission canadienne des transports.

Le président annonce le crédit 75.

M. Pickersgill dépose un document où sont comparés les prix des billets de trains et d'autobus, et un bilan des livraisons de grains effectuées à partir de Thunder Bay, Ontario. Ordre est donné de faire imprimer ces documents à titre d'appendices. (*Voir les appendices TC-2, TC-3, TC-4 et TC-5.*)

Les députés interrogent les témoins.

A 12 h 18, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
R. V. Virr,

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronics Apparatus)

Thursday, April 27, 1972.

• 1109

[Text]

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, we have six members here and so we will start with the questioning. We have the President of the Canadian Transport Commission and his officials here. Let us start with Mr. Skoberg.

**Hon. J. W. Pickersgill (President, Canadian Transport Commission):** I wonder if I could be permitted to answer a couple of questions that were asked at an earlier session? Mr. Skoberg asked me some questions about railway fares and I did not have all the information. My information is pretty comprehensive and I am going to ask the Committee after I have given some examples from it if I could have it appended to your records.

I thought it might be useful to try to see these things in perspective and, therefore, I had a table prepared of some sample fares. I concentrated this to some degree upon Saskatchewan because Mr. Skoberg had asked the question. I thought it might be quite interesting to give some of these comparisons of the fares in 1962 and the fares in 1972. I should explain that in 1962, the railways had two kinds of coach fares. They had what most of us loosely called "first class". There was also some other rather elderly rolling stock that Mr. Skoberg no doubt remembers as I do out of which we got a rather lower fare. There is only one kind of fare now. For example, in 1962, on the CPR between Montreal and Vancouver, the so-called coach tourist fare was \$106.15. The lower quality of coach was \$90.99. The fare today for transportation is \$75.90. Between Montreal and Vancouver on the CNR the fares were exactly the same as the CPR in 1962. Today the transportation-only fare to Vancouver on a White Day on the CNR is \$67. Between Winnipeg and Vancouver the higher fare in 1962 was \$54.70; the lower fare was \$50.06 and that was true for both railways. To day the CPR fare is \$45.10 and on a White Day the CNR fare is \$39. Between Winnipeg and Toronto they did not have that cheaper fare apparently on either railway in 1962. The fare was \$41.45; today the CPR fare is \$40.70 and the CNR White Day fare is \$35.

• 1115

I really would question whether there is any other business in Canada of any significance where the prices are lower today than they were 10 years ago. When you look at lower berths plus transportation the Toronto-Winnipeg CPR higher rate was \$64.25; the lower rate \$48.75; the rate today is \$60.50. Between Winnipeg and Vancouver in 1962, it was \$75.84; in 1963, \$25; today it is \$69.30. The Montreal-Vancouver fare was \$144.05 or \$122.80 and today it is \$113. It is lower today than the lowest fare in 1962. The Toronto-Regina first class fare was \$84.05; the coach tourist was \$64.65; the present fare is \$77.80. From Regina to Vancouver first class in 1962 with a lower berth was \$61.10; the coach was \$48.90; the present one is \$59.40. I will not give the CNR ones as well but they are comparable. On balance the CNR ones are a little bit lower than the CPR now, but on June 1 they will be slightly higher. But, of course, in the case of the CNR they still include meals as well so that they are probably in effect a little bit lower. I thought that it might be useful to have this. Now it is true, as Mr. Skoberg I think mentioned to me at one stage, that the CPR is proposing to put a surcharge on bedrooms and

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 27 avril 1972.

[Interpretation]

**Le vice-président:** Messieurs, six membres sont présents au Comité et nous allons commencer les questions. Comparaisent aujourd'hui le président de la Commission canadienne des transports et les fonctionnaires qui l'accompagnent. Commençons par M. Skoberg.

**L'hon. J. W. Pickersgill (président de la Commission canadienne des transports):** Puis-je me permettre de répondre à quelques questions qui m'ont été posées lors d'une séance précédente? M. Skoberg m'a posé quelques questions sur les tarifs de chemin de fer et je ne disposais pas des renseignements. Les renseignements sont assez complets et je demanderais au Comité, après avoir donné quelques exemples, de les faire annexer à votre procès-verbal.

J'ai pensé qu'il serait utile d'avoir une perspective d'ensemble et j'ai fait préparer un tableau de certains tarifs parmi les plus représentatifs. Je me suis limité, dans une certaine mesure, à la Saskatchewan car M. Skoberg avait posé la question. J'ai pensé qu'il serait intéressant d'établir une comparaison entre les tarifs de 1962 et ceux de 1972. Je dois ajouter qu'en 1962, il existait deux sortes de tarifs de chemin de fer. Il existait ce que nous appelons couramment «la première classe», ainsi qu'une autre sorte de chemin de fer plus ancien, dont M. Skoberg se souvient certainement aussi bien que moi, et dont les tarifs étaient moins élevés. Il n'existe maintenant qu'un seul tarif. Par exemple, en 1962 le tarif touristique du chemin de fer du CN entre Montréal et Vancouver était de \$106.15. Le voyage en classe inférieure coûtait \$90.99. Aujourd'hui, le tarif est de \$75.90. En 1962, les tarifs du CN entre Montréal et Vancouver étaient exactement les mêmes que ceux du CP. Aujourd'hui, le tarif du CN pour un aller simple jusqu'à Vancouver «les jours blancs» est de \$67.00. En 1962, le tarif le plus élevé entre Winnipeg et Vancouver était de \$54.70; le tarif le plus bas était de \$50.06, et cela pour les deux compagnies de chemin de fer. Aujourd'hui, le tarif du CP est de \$45.10 et celui du CN «les jours blancs» de \$39. Apparemment, aucun des chemins de fer n'avait ce tarif moins élevé entre Winnipeg et Toronto. Le tarif était de \$41.45; aujourd'hui, le tarif du CP est de \$40.70 et celui du CN «les jours blancs» est de \$35.

Je doute véritablement qu'aucun autre secteur important au Canada ait des prix inférieurs aujourd'hui à ce qu'ils étaient il y a dix ans. En considérant les couchettes et le transport, le tarif le plus élevé du CP entre Toronto et Winnipeg était de \$64.25; le tarif le plus bas était de \$48.75; il est aujourd'hui de \$60.50. En 1962, le tarif entre Winnipeg et Vancouver était de \$75.84; en 1963, \$25; aujourd'hui il est de \$69.30. Le tarif de Montréal à Vancouver était de \$144.05 ou \$122.80 et il est aujourd'hui de \$113. Il est plus faible aujourd'hui que le plus faible tarif de 1962. Le tarif de première classe entre Toronto et Regina était de \$84.05; celui de la classe touriste était \$64.65; le tarif actuel est de \$77.80. En 1962, le tarif de première classe entre Regina et Vancouver était de \$61.10 avec couchette inférieure; le tarif touriste était de \$48.90; il est actuellement de \$59.40. Je ne donnerai pas les tarifs du CN mais ils sont comparables. En définitive, les tarifs du CN sont actuellement légèrement inférieurs à ceux du CP, mais à compter du premier juin, ce sera le contraire. Évidemment, dans le cas du CN, ces tarifs comprennent les repas, ce qui signifie qu'en réalité, ils seront toujours un peu plus bas. Il con-

[Texte]

drawing room accommodation on the *Canadian* on June 15. We are informed this surcharge does not affect rates for lower berths, upper berths or roomettes. It also does not apply to coach fares. In other words, it just applies to what I call—perhaps you do not think it is right—luxury accommodation. The CPR rail passenger department advises us that since the surcharge fares were posted in January, they gave lots of notice to this, all bedroom and drawing room accommodation on the *Canadian* for June 15 to September 15 has already been sold, which would not suggest that this is imposing any very great hardship on anyone. As we know that a large part of this accommodation is not even occupied by Canadians but by American tourists, there does not seem to me at any rate to be any very good reason why the taxpayers of Canada should subsidize their beds. I think the rates if they are examined will still be found to be lower than the rates of first class accommodation in first class hotels. I think most of us would wish that other businesses in the country had been able to keep their prices on the level of 1962. I also have the cross-Canada bus fares for 1962 and 1972. It is true that between Montreal and Vancouver there is a slight decrease in the bus fare, from \$73.05 in 1962 to \$68.85 today. Between Winnipeg and Vancouver, it was \$32.95 in 1962 while it is \$34.60 today which is a 5 per cent increase. Between Winnipeg and Toronto it was \$31.75 in 1962. It is \$33.40 today which is 5 per cent increase. So that the increases except for Vancouver, are of the order of 5 per cent, whereas the railway rates are lower for the basic transportation than they were 10 years ago.

**Mr. Thomas (Moncton):** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Pickersgill is giving us what he describes as cross-Canada rail fares and bus fares. I would like to point out to Mr. Pickersgill that he is falling into the trap that so many other Canadians do—he is neglecting the most important part of Canada, that section between Halifax and Montreal, and I draw it to his attention. These are not cross-Canada fares.

**Mr. Pickersgill:** No, I accept the rebuke.

**Mr. Thomas (Moncton):** Why do they always do that?

**Mr. Pickersgill:** It is across the less important part of Canada.

**Mr. Thomas (Moncton):** The less important part—I will accept that.

**Mr. Pickersgill:** I will make an amendment there. I have the railway and bus fares in Saskatchewan. I thought this would be rather interesting. The CNR Regina-Saskatoon was \$6.20 in 1962 and on a Red Day it is still \$6.20 today. The Regina-Prince Albert rate was \$8.35 in 1962 and on a Red Day it is now \$8.40, up 5 cents. The Saskatchewan Transportation Company's but was \$5.50 in 1962 while it is \$6.00 today from Regina to Saskatoon. From Regina to Prince Albert it was \$8.15 in 1962 and \$9.85 to day, higher than the railway. It is slightly lower between Regina and Saskatoon, but it is higher between Regina and Prince Albert, I do not know why. I thought those were rather

[Interprétation]

vient de le mentionner. Maintenant, il est vrai, comme M. Skoberg l'a fait remarquer, le CP entend imposer un supplément sur les lits et les places de compartiments-salons à bord du Canadien et cela à compter du 15 juin. Les couchettes inférieures, supérieures et les chambrettes ne seront pas touchées cependant par ce supplément. Il ne s'applique pas non plus aux tarifs des voitures ordinaires. En d'autres termes, le supplément ne s'appliquera qu'aux places de luxe. Le service-voyageurs des chemins de fer du CP nous signale que malgré l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs, tous les lits et toutes les places de compartiments-salons à bord du Canadien sont déjà vendus pour la période du quinze juin au quinze septembre; on insiste d'ailleurs beaucoup là-dessus. Il semble bien que le supplément ne soit une charge trop lourde pour personne. D'ailleurs, comme la plupart de ces places sont occupées par des touristes américains et non canadiens, je ne vois vraiment pas pourquoi on devrait demander aux contribuables canadiens de subventionner ce service. Tout compte fait, les tarifs en vigueur sont encore inférieurs à ceux des hôtels de première classe. Et la plupart d'entre nous souhaiterait que toutes les entreprises du pays aient pu maintenir leurs prix au niveau de 1962. J'ai également en main les tarifs des autobus en ce qui concerne les voyages au Canada pour 1962 et 1972. Il est exact qu'entre Montréal et Vancouver, il y a une légère diminution. Le tarif d'autobus était de \$73.05 en 1962; aujourd'hui il est de \$68.85. Pour le voyage de Winnipeg à Vancouver, il était de \$32.95 en 1962; aujourd'hui il est de \$34.60, soit une augmentation de 5 p. 100. Entre Winnipeg et Toronto, il était de \$31.75 en 1962; aujourd'hui, il est de \$33.40, soit une augmentation de 5 p. 100 également. Il y a donc augmentation, sauf pour Vancouver, de l'ordre de 5 p. 100, alors que les tarifs de chemin de fer, pour les places ordinaires du moins, sont plus bas qu'il y a dix ans.

**M. Thomas (Moncton):** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** M. Pickersgill nous cite les tarifs de trains et des autobus pour ce qu'il appelle les itinéraires transcanadiens. Je lui signale qu'il commet la même erreur que bien d'autres Canadiens, qu'il néglige une partie importante du Canada, celle qui s'étend entre Halifax et Montréal. J'attire son attention sur le fait que cette partie du Canada ne figure pas sur l'itinéraire transcanadien.

**M. Pickersgill:** J'en conviens.

**M. Thomas (Moncton):** Pourquoi?

**M. Pickersgill:** L'itinéraire transcanadien couvre la partie la moins importante du pays.

**M. Thomas (Moncton):** Je suis bien d'accord.

**M. Pickersgill:** Je dois apporter une modification. J'ai les tarifs des chemins de fer et des autobus pour la Saskatchewan. Il serait peut-être intéressant de faire la comparaison. Le tarif du CN pour le trajet de Regina à Saskatoon était de \$6.20 en 1962, il est encore de \$6.20 aujourd'hui, tarif Rouge. Le tarif pour le trajet de Regina-Prince-Albert était de \$8.35 en 1962, aujourd'hui il est de \$8.40, tarif Rouge, soit une augmentation de .05 cents. Quant au tarif d'autobus de la compagnie de transport de la Saskatchewan, il était de \$5.50 en 1962 pour le trajet Regina-Saskatoon; aujourd'hui, il est de \$6.00. Pour le trajet Regina-Prince-Albert, il était de \$8.15 en 1962; aujourd'hui, il est



[Text]

interesting comparisons. I do not think it is strictly relevant but I thought it was rather interesting to look at some other prices that would be under the control, not of the Government of Canada, but of the provincial government. In Saskatchewan the gasoline tax between 1962 and 1972 increased 58 per cent. Diesel fuel tax increased 75 per cent. The Saskatoon city bus fares increased 60 per cent, the licence for a six-cylinder Chevrolet has increased 84 per cent. A bottle of Canadian Club has gone up 11 per cent and a case of 24 pints of beer, 6.5 per cent.

• 1120

So it seems to me that all things considered, in fairness to the railways, they have done a pretty good job in keeping their prices down.

**The Vice-Chairman:** Is it the wish of the Committee that we have these comparison sheets printed and appended to today's *Minutes of Proceedings and Evidence*?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Skoberg:** I would agree, except for that last one, if he also has a comparison with every other province in Canada, absolutely. If he wants to make a political speech at this particular time we will have it all along the way.

**Mr. Pickersgill:** I have not got them all because the question was asked by a member from Saskatchewan, but I do not think the Saskatchewan record is any different from any of the others, except that, to be fair I think, Mr. Skoberg, if we compared some of these things with the prices in the Atlantic provinces, we would find an even greater disparity.

For example, the gas tax in Newfoundland and in Nova Scotia is 25 cents. It is not much lower in New Brunswick. I know from personal experience that a case of beer costs more in Newfoundland than it does in Saskatchewan. I am not trying to make any invidious comparisons.

**Mr. Forrestall:** It is better beer.

**Mr. Pickersgill:** In Newfoundland?

**Mr. Forrestall:** Oh yes, much better.

**Mr. Pickersgill:** I have no views on that. It is beyond my scope.

**Mr. Forrestall:** That scope is why it costs more than Saskatchewan beer.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Are we into the questioning now?

**Mr. Pickersgill:** I have here the tables that Mr. Harries asked for showing the shipments of grain out of Thunder Bay, Churchill and the Pacific Coast for the crop years 1961-62 to 1970-71. If the Committee thinks it would be useful to have these tables as an appendix I would be glad to make them available because I did say I would provide this.

[Interpretation]

de \$9.85, donc plus élevé que celui des chemins de fer. Il y a déjà diminution pour le trajet Regina-Saskatoon, mais augmentation pour celui de Regina-Prince-Albert, je me ne l'explique pas d'ailleurs. Ne trouvez-vous pas que la comparaison est intéressante? Ça n'a peut-être pas été important dans la discussion, mais j'ai cru qu'il serait intéressant de faire la comparaison avec d'autres tarifs qui échappaient au contrôle du gouvernement canadien et relevaient des gouvernements provinciaux. La taxe sur l'essence en Saskatchewan a augmenté de 58 p. 100 entre

1962 et 1972. Pour le carburant diesel, la hausse est de 75 p. 100. Les tarifs d'autobus de la ville de Saskatoon ont augmenté de 60 p. 100; pour une plaque d'immatriculation de Chevrolet six cylindres, il en coûte 84 p. 100 de plus. La bouteille de Canadian Club coûte 11 p. 100 de plus, les vingt-quatre bouteilles de bière, 6.5 p. 100 de plus.

Tout compe fait, il faut dire à la décharge des chemins de fer qu'ils ont assez bien réussi à maintenir leurs prix.

**Le vice-président:** Le Comité est-il d'accord pour que les tableaux comparatifs que l'on vient de citer soient publiés en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui?

**Des voix:** D'accord.

**M. Skoberg:** Je suis d'accord, sauf pour le dernier; il faudrait un tableau pour toutes les autres provinces du Canada. S'il s'agit là d'un discours politique, il faut aller jusqu'au bout.

**M. Pickersgill:** Je n'ai pas les tableaux pour chacune des provinces; si j'ai cité le cas de la Saskatchewan, c'était parce que la question m'était posée par un député de la Saskatchewan. Le cas de cette province n'est pas différent de celui des autres; je pense même qu'on peut dire, monsieur Skoberg, que si j'avais fait la comparaison avec les chiffres pour les provinces de l'Atlantique, la marge aurait été encore plus considérable.

Par exemple, la taxe sur l'essence à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse est de 25c. Elle n'est pas beaucoup plus basse au Nouveau-Brunswick. Je sais également, pour avoir eu l'occasion d'en juger par moi-même, qu'une caisse de bière coûte plus à Terre-Neuve qu'en Saskatchewan. Je n'essaie pas de faire de comparaison désobligeante.

**M. Forrestall:** La bière est meilleure.

**M. Pickersgill:** A Terre-Neuve?

**M. Forrestall:** Certainement, bien meilleure.

**M. Pickersgill:** Je n'ai pas d'opinion là-dessus. Ce n'est pas de mon domaine.

**M. Forrestall:** C'est justement une question d'appréciation.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** En sommes-nous maintenant à la période des questions?

**M. Pickersgill:** J'ai amené les tableaux que M. Harries a demandés et qui montrent les chargements de céréales qui partent de Thunder Bay, de Churchill et de la côte du Pacifique pour les campagnes agricoles de 1961-1962 à 1970-1971. Si le Comité veut les publier en appendice également, je les laisserai au greffier. J'avais promis de le faire.

## [Texte]

**The Vice-Chairman:** Is it the wish of the Committee to append this to today's *Minutes of Proceedings and Evidence*.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, Mr. Pickersgill, a lot of what you makes good railroad sense and is a justification for the type of service now being provided which in the main is damned awful on the railroad. We can talk all we want about luxury service, we can talk about comparing that with airline service where the Canadian public is subsidizing the air traffic more than any other type of service in this nation, but the fact remains that the Canadian Pacific mainly has not got the service, is not putting on cars on any type of transcontinental service, whatsoever. You refer to the type of compartments and a 50 per cent increase when you know and I know that most of this is probably expense account type of operation. By the way how many cars are on the *Canadian* now, Mr. Pickersgill?

**Mr. Pickersgill:** I am not going to give answers today that I have not got.

**Mr. Skoberg:** The last I heard, there are about eight cars on that particular *Canadian*; one sleeper going through to Montreal and one through to Toronto—that type of a service.

By taking off the all-inclusive fare, so that the public are paying for meals, and getting away from the idea of carrying a lunchbox with you on a train, and getting away from the idea of trying to make people into second-class citizens when they ride trains, do you think it is fair that this type of operation should try to pay its way when the air traffic is not paying its way?

• 1125

**Mr. Pickersgill:** In the first place, Mr. Skoberg I do not admit your premise. I think it would be very difficult to demonstrate that your premise is correct in the first place. There is no direct subsidy for any air service in this country except to two airlines. There is absolutely none. I know it is argued that there is an indirect subsidy on the principal, that it is said that the airlines do not pay for the full cost of the infrastructure in the form of airports. I am sure in the case of some little used airports that is quite true but I have no evidence to show that the air services between Montreal and Vancouver or Toronto and Vancouver do not pay their full share of the cost for the use of the airports. This is a subject that would require a great deal of research and a lot of argument no doubt about the apportionment of costs.

All these airlines pay landing fees; they pay for the use of the space they occupy in the airports and I would think on the heavily travelled routes whether there is any element of indirect subsidy would be a nice question.

**Mr. Skoberg:** We could argue this all morning.

**Mr. Pickersgill:** Yes, I know we could.

**Mr. Skoberg:** Certainly there is no sense in doing that because I think it is quite apparent—and I say this in all sincerity, Mr. Pickersgill—that you have been determined since you have become President of the Canadian Transport Commission to do away with rail traffic, transcontinental service, because it is not paying its way.

## [Interprétation]

**Le vice-président:** Le Comité est-il d'accord pour que ces tableaux soient publiés en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur Pickersgill, une grande partie de ce que vous dites est valable du point de vue des chemins de fer et voilà pourquoi le service est aujourd'hui passablement lamentable. On peut parler du service de luxe, du fait que le service aérien coûte davantage aux contribuables canadiens que tout autre mode de transport, il reste que le CP n'offre absolument aucun service transcanadien. On a parlé des différents genres de compartiments, de l'augmentation de 50 p. 100 de leur nombre, alors que l'on sait que c'est probablement seulement au niveau des comptes qu'il y a augmentation. En passant, de combien de wagons est formé le *Canadien* monsieur Pickersgill?

**M. Pickersgill:** Je ne puis vous donner de réponse que je n'ai pas.

**M. Skoberg:** Aux dernières nouvelles, il n'y avait que huit wagons qui formaient le *Canadien*; il y avait une voiture-lit pour le trajet jusqu'à Montréal et une pour tout le trajet jusqu'à Toronto. C'est à peu près le genre de service qu'on offre.

Pourquoi abolir le tarif tous frais compris et faire payer leurs repas aux voyageurs? Pourquoi les inciter à apporter leur propre collation et pourquoi les traiter en citoyens de deuxième classe quand ils voyagent en train? Pourquoi faut-il que le service ferroviaire soit viable quand le transport aérien ne l'est pas?

**M. Pickersgill:** Je ne suis pas d'accord avec la façon dont vous posez le problème. Vous auriez bien du mal à prouver que c'est le cas. Le service aérien au pays n'est actuellement pas subventionné directement, sauf dans le cas de deux compagnies aériennes. Il n'y a absolument aucune aide directe. Je sais qu'on prétend dans certains milieux qu'il y a une forme d'aide indirecte en ce que les compagnies aériennes ne paient pas leur part de l'infrastructure que constitue les aéroports. C'est probablement vrai dans le cas des aéroports de moindre importance, mais rien ne prouve que les tarifs aériens entre Montréal et Vancouver ou Toronto et Vancouver ne sont pas viables ou que les revenus ne couvrent pas l'usage des aéroports. La répartition des coûts est un sujet qui demande une étude approfondie et qui pourrait susciter un long débat.

Toutes ces compagnies aériennes paient des droits d'atterrissage, elles paient pour l'emplacement qu'elles occupent dans les aéroports et il ne serait pas facile de déterminer s'il y a ou non une forme d'aide indirecte, surtout pour les itinéraires très fréquentés.

**M. Skoberg:** Nous pourrions débattre la question jusqu'au matin.

**M. Pickersgill:** Certainement.

**M. Skoberg:** Il ne sert à rien d'en discuter parce qu'il est bien clair, et je l'ai dit bien franchement, monsieur Pickersgill, que vous êtes décidé à abolir le service ferroviaire, du moins le service transcontinental, parce qu'il n'est pas viable, et que c'est à quoi vous vous êtes employé depuis que vous êtes président de la Commission canadienne des transports.



[Text]

**Mr. Pickersgill:** You mean passenger service?

**Mr. Skoberg:** Passenger service. You will have ample opportunity to reply, I am sure. At the same time, whether we like it or not, the type of facilities that are being provided by the Canadian public for those that are in a position to fly, which does not in the main include our senior citizens, does not give them any possibility of going from one part of our country to another. This service is not being provided by the air services whereas on the train service, these people used to have an opportunity at some time or other to move around the country. We are not looking at the whole transportation policy; we are segregating it in to the area of air travel mainly and of our STOL aircraft which we already suggest is complete haywire to say the least. To try to suggest that people are not entitled to rail traffic service across this nation is far from being very fair to those people who would use that facility if it was provided in a form that was suitable for traveling.

**Mr. Pickersgill:** Mr. Skoberg, I know you want to be scrupulously fair to me but you do not want to misrepresent the facts. I am not going to talk about your comparisons between one form of transport and another because you are entitled to your opinion and I suppose I am also entitled to mine. But speaking of the railway transport service facts, they are on the record in the decisions of the Canadian Transport Commission and we have ordered the continuance of the passenger service from Halifax to Vancouver and from Saint John to Vancouver on both railways. We have not authorized the discontinuance of a single railway passenger service in the 4.5 years I have been President of the Canadian Transport Commission where the service was carrying a considerable number of passengers. On the contrary, we have increased the service; we ordered the CPR to put on two trains a day between Calgary and Edmonton where they formerly had one. I would say that our record shows that we have carried out the intention of Parliament to maintain, under subsidy, passenger services that are used. As long as I am President of the Canadian Transport Commission and to the extent that I can influence its decisions, that will continue to be the policy because that is what Parliament said was to be done. It is true that in the United States half the passenger trains were taken off in one day when this Amtrack organization was started. Many people have the mistaken notion that Amtrack was a restoration of passenger services in the United States. It was a slaughter of half the services that then existed. It would never have been permitted in Canada and it is not permitted under the law. It is time we faced the real facts. We have letters, mostly from non-Canadians it is true, who have travelled particularly on the Canadian Pacific—on the Canadian National to some degree too—saying that they are the best trains they have ever travelled on in their lives. I could produce quite a few such documents. The fact that notwithstanding a 50 per cent surcharge for the period from June 15 to September 15 the existing accommodation is sold out already would seem to suggest that whatever opinions others may express, the people who are willing to put their money on the line want to use this service and want to continue to use it. The fact that the prices, in the main, for this service are no higher than they were 10 years ago seems to say that the poor people have a far better chance of travelling on the railway than they do on the airlines because the air prices are not the same as they were 10 years ago.

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Vous voulez parler du service aux voyageurs.

**M. Skoberg:** Oui, du service aux voyageurs. Vous aurez tout le loisir de me donner la réplique tout à l'heure. Signalons également que le service offert au public canadien, qu'on le veuille ou non sollicite surtout ceux qui peuvent s'offrir de prendre l'avion et ce n'est pas le cas de nos citoyens âgés; aucune occasion leur est donnée de voyager d'une région du pays à l'autre. Anciennement, le train leur permettait de le faire. Ils pouvaient voyager facilement au pays. On n'envisage pas la question du transport au pays dans son ensemble; on s'attache seulement à un secteur, celui du transport aérien; il suffit de citer le cas des ADAC qui ne rime à absolument rien; c'est être injuste à l'égard des gens qui voudraient voyager en train et si le service leur convient, prétendre qu'ils n'y ont pas droit à l'échelle de tout le pays.

**M. Pickersgill:** Monsieur Skoberg, je sais que vous avez le souci d'être juste à mon égard, mais vous ne voulez sans doute pas déformer les faits. Je ne vais pas revenir sur la question des comparaisons entre les différents modes de transports; vous avez droit à votre opinion et j'ai droit à la mienne. En ce qui concerne le service ferroviaire, les faits sont clairs. Il suffit de voir les décisions qu'a prises la Commission canadienne des transports. Nous avons ordonné par exemple le maintien du service voyageur entre Halifax et Vancouver et entre St-Jean et Vancouver pour les deux chemins de fer. Nous n'avons autorisé la disparition d'aucun service de voyageurs desservant un nombre considérable d'utilisateurs au cours des 4 années que j'ai dirigé la Commission canadienne des transports à titre de président. Au contraire, le service a été accru. Nous avons ordonné au CP de maintenir deux trains par jour entre Calgary et Edmonton, quand anciennement il n'y en avait qu'un. Nous nous sommes acquittés de la tâche que le Parlement nous a confiée et qui consiste à maintenir des services voyageurs au moyen de subventions là où c'est justifié. Les faits sont là pour le prouver. Aussi longtemps que je serai président de la Commission et dans la mesure où je pourrai influencer ses décisions, telle sera la politique qui continuera d'être appliquée. C'est ce à quoi s'attend le Parlement. Est-il vrai que du jour au lendemain la moitié des trains de voyageurs aux États-Unis ont cessé de fonctionner dès le début des opérations de l'association Amtrack? Plusieurs personnes ont l'impression erronée que l'association a assuré la réintégration des services voyageurs aux États-Unis. Pourtant, la moitié des services existants ont fait l'objet d'un massacre impitoyable que le Canada n'aurait d'ailleurs jamais permis pas plus que ses lois. Il est grand temps de faire face à la réalité. Nous recevons des lettres dont la plupart ont pour auteurs des non-Canadiens il est vrai; ceux-ci ont emprunté surtout le Canadien Pacifique et dans une certaine mesure seulement le National Canadien. Selon eux, ce sont les meilleurs trains qu'ils aient jamais utilisés. Je pourrais vous soumettre un bon nombre de documents similaires. En dépit d'une majoration de 50 p. 100 pour la période allant du 15 juin au 15 septembre, toutes les places disponibles sont déjà vendues, ce qui semble indiquer, quelles que soient les opinions émises, que la population est prête à voyager sur cette ligne et à profiter des services offerts. Dans l'ensemble, les frais de service n'ont pas changé depuis 10 ans. Les déshérités peuvent donc voyager davantage par train que par avion car les prix de ces derniers ne sont pas les mêmes qu'il y a 10 ans.

[Texte]

• 1130

**Mr. Skoberg:** Mr. Pickersgill, let us not have a full-fledged speech into what has and what has not happened because I think you have been on record as indicating quite clearly your position on what you consider to be the future of passenger train service in Canada. We will not go back into that.

**Mr. Pickersgill:** It is on the record in the decisions.

**Mr. Skoberg:** I would suggest, if I may, that what you are saying now is probably correct to the extent that you have kept some services on.

Do you consider that your Canadian Transport Commission and yourself as President have a responsibility in ensuring that there is adequate service provided in so far as the rail passenger trains are concerned?

**Mr. Pickersgill:** Exactly. Of course I do.

**Mr. Skoberg:** Then can you possibly tell me why you are now saying that it is all sold out for some time. Do you consider that to be adequate service and will you phone the station right today to find out if you can get reservations on either Canadian Pacific or Canadian National for this summer or a short while from now?

**Mr. Pickersgill:** It may well be that they will be required to put on more cars.

**Mr. Skoberg:** Then how are you assessing whether or not there is adequate service? I think we should get right down to that basic question.

**Mr. Pickersgill:** We assess it on the very simple principle that you put your money where your voice is and if people are willing to pay for it and they cannot get it then it is not adequate.

**Mr. Skoberg:** I think really what we are talking about now is putting the responsibility where your voice is and if you are responsible to ensure that there is adequate service I would hope that you would take that seriously and find out whether or not you have adequate service.

**Mr. Pickersgill:** Do not put words in my mouth, please, Mr. Skoberg. I am not responsible. It is the railways that are responsible for seeing there is adequate service. We are responsible for policing the railways.

**Mr. Skoberg:** All I am asking are you policing the railroads?

**Mr. Pickersgill:** We are every day.

**Mr. Skoberg:** How are you policing them? Are you sending inspectors out as you have suggested in the past to find out whether or not there is a demand for that type of service?

**Mr. Pickersgill:** Of course we are.

**Mr. Skoberg:** May we get right back to a question that we originally started here about two weeks ago. How many inspectors do you have, Mr. Pickersgill? This will get into the estimates and we will not have to ask that question then.

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Monsieur Pickersgill, ne nous lançons pas dans un débat prolongé des événements qui se sont produits. Quant à l'avenir du service des trains voyageurs au Canada, votre prise de position est claire et elle est consignée au dossier. N'y revenons pas.

**M. Pickersgill:** Il s'agit du dossier relatif aux décisions.

**M. Skoberg:** Vous avez sans doute raison dans la mesure où on a maintenu certains services.

Estimez-vous qu'il appartient à la Commission canadienne des transports et à vous-même qui en êtes le président de fournir des services de trains voyageurs qui soient satisfaisants?

**M. Pickersgill:** Bien sûr.

**M. Skoberg:** Pourtant, vous dites que tous les billets sont vendus pour un bon bout de temps. Peut-on vraiment parler de service satisfaisant? Demanderez-vous au Canadien Pacifique ou au Canadien National s'il y a moyen de faire des réservations pour cet été ou même plus tôt?

**M. Pickersgill:** Ces deux lignes devront peut-être augmenter le nombre de wagons.

**M. Skoberg:** Comment jugez-vous de la valeur de ce service? A mon avis, il faut aller au fond de cette question.

**M. Pickersgill:** Nous nous fondons sur le principe suivant: si nous sommes prêts à acheter un service et que nous ne pouvons pas l'obtenir, ce dernier n'est pas adéquat.

**M. Skoberg:** Au lieu de parler, il faut prendre des mesures responsables. Or, s'il vous incombe d'assurer un service adéquat, j'ose espérer que vous songerez sérieusement à évaluer la qualité de vos services.

**M. Pickersgill:** Monsieur Skoberg, je n'ai jamais dit ce que vous me faites dire. Je n'ai pas cette responsabilité. Il appartient aux sociétés ferroviaires d'assurer un service adéquat. Quant à nous, nous assurons le contrôle des chemins de fer.

**M. Skoberg:** Surveillez-vous les chemins de fer?

**M. Pickersgill:** Nous le faisons tous les jours.

**M. Skoberg:** Comment vous y prenez-vous? Donnez-vous suite à une suggestion selon laquelle des inspecteurs se rendraient sur les lieux pour voir s'il existe une demande pour ce genre de service?

**M. Pickersgill:** Naturellement.

**M. Skoberg:** Revenons à une question que nous avons posée il y a deux semaines environ. Combien d'inspecteurs sont en fonction, monsieur Pickersgill? Cette question se rapporte aux prévisions budgétaires et nous ne devons pas la poser à nouveau.



**[Text]**

**Mr. Pickersgill:** I beg your pardon?

**Mr. Skoberg:** How many inspectors do you have?

**Mr. Pickersgill:** Do you mean for all sorts of purposes?

**Mr. Skoberg:** We talked about and we agreed that there is a difficulty in obtaining the type of inspectors you need.

**Mr. Pickersgill:** We were talking about inspectors for an entirely different purpose.

**Mr. Skoberg:** Who do you assign to inspect the type of service that is being provided now by rail passenger services?

**Mr. Pickersgill:** We do not use engineers for that purpose.

**Mr. Skoberg:** Can you answer the question asked now?

**Mr. Pickersgill:** No, I cannot answer it but I daresay the Secretary can give me the answer. I understand we have 28.

**Mr. Skoberg:** Twenty-eight?

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Skoberg:** How do you distribute those across the country? Are they working out of here are they working out of Saskatoon, or are they working in the field?

**Mr. H. Arbique (Secretary, Canadian Transport Commission):** Almost all in the field.

**Mr. Skoberg:** My time is up. I will have to go on the bottom of the list again.

**Mr. Pickersgill:** It looks as though you get back to the top pretty quickly.

• 1135

**The Vice-Chairman:** In 13 minutes.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I had not intended to ask any questions, but Mr. Skoberg's line of questioning led to my wanting to ask Mr. Pickersgill one or two. We always hear from the railways that the reason they are reducing passenger service is because the demand has fallen off. The contrary argument which has a good deal of validity—it is the old chicken and egg thing...

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** ... is service falling off because people do not want to use the service or is service falling off because the type of service has deteriorated to the point where people will not use it.

I do not know how you are going to resolve this, but the question Mr. Skoberg asked reminded me of personal situations I have run into. Just about a month ago, my wife and I took a trip to the West. I was quite prepared to travel from Ottawa to the Coast by train, but in contacting the CPR I was told that everything was booked for three months. Here was a case of two people being prepared to use the train, but not able to use it because the service was not there. When an enquiry comes up, the railway produces figures to show that so many people use the service on such and such a date but they never tell us that on many days people would use the service if it were available.

The same thing has happened to me in Moncton at different times. It is almost impossible to get a berth, even though the railway will produce figures showing that only so many people travel, but you call some day and ask for a berth less than a week ahead and you will be told that everything is booked. There is something wrong here and

**[Interpretation]**

**M. Pickersgill:** Vous dites?

**M. Skoberg:** De combien d'inspecteurs disposez-vous?

**M. Pickersgill:** Parlez-vous des inspecteurs affectés à toutes sortes de tâches?

**M. Skoberg:** Nous avons convenu qu'il était difficile d'obtenir le genre d'inspecteur dont on a besoin.

**M. Pickersgill:** Nous parlons d'inspecteurs employés à des fins tout à fait différentes.

**M. Skoberg:** Qui inspecte les services voyageurs?

**M. Pickersgill:** Certainement pas des ingénieurs.

**M. Skoberg:** Répondrez-vous à ma question, oui ou non?

**M. Pickersgill:** Personnellement, j'en suis incapable mais mon secrétaire vous donnera la réponse. Nous avons 28 inspecteurs.

**M. Skoberg:** Vingt-huit?

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Skoberg:** Comment faites-vous la répartition? Ces inspecteurs travaillent-ils ici, à Saskatoon ou sur place?

**M. H. Arbique (secrétaire, Commission canadienne des transports):** Presque toujours, ces inspecteurs travaillent sur place.

**M. Skoberg:** Mon temps de parole est écoulé. Je dois être reporté au bas de la liste.

**M. Pickersgill:** Il semble toujours que vous soyez en tête de la liste.

**Le vice-président:** Dans 13 minutes exactement.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, je n'avais pas l'intention de poser des questions, mais celles de M. Skoberg m'ont incité à interroger M. Pickersgill. Les sociétés ferroviaires prétendent toujours que la raison pour laquelle elles réduisent les services-voyageurs en est que la demande est moins forte. L'argument contraire qui est pourtant valable... il s'agit de l'ancienne affaire de l'œuf et du poulet...

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** Le service a-t-il été réduit parce que le besoin ne s'en fait plus sentir, ou parce que la qualité de ce genre de service est telle qu'elle éloigne les voyageurs?

J'ignore comment ce problème sera résolu, mais la question de M. Skoberg évoque dans mon esprit des situations bien précises. Il y a un mois, en compagnie de ma femme, je fis un voyage dans l'ouest du Canada. J'aurais volontiers voyagé par train, mais après avoir communiqué avec le Pacifique Canadien, je me rendis compte que toutes les places étaient prises d'ici trois mois. Voilà l'histoire de deux personnes qui étaient prêtes à prendre le train mais qui n'ont pas pu le faire suite au refus du Pacifique Canadien. Quand une enquête est effectuée, les sociétés ferroviaires produisent des chiffres indiquant le nombre de personnes qui utilisent le service à une date donnée, mais ils ne mentionnent jamais le nombre de voyageurs qui auraient utilisé le service s'ils n'avaient pas essuyé de refus.

À Moncton, la même chose s'est produite à maintes reprises. Il est presque impossible de louer une couchette. Pourtant, la société ferroviaire produit des chiffres indiquant le nombre d'usagers, mais personne ne peut obtenir

## [Texte]

this was what Mr. Skoberg was getting at. What does your Commission do in a case like that?

**Mr. Pickersgill:** Yes, I will tell you one thing that is wrong and one thing I do not think the railways have done enough yet to put right. They may be under some legal disability in this matter. I really do not think people should be allowed—and I do not agree with the airlines or the railways—to make free reservations. I think this “no show” business is a very serious business for the railways and for the public. I think if people want to reserve a berth a week ahead, they should have to put down some money and should lose it if they do not confirm it within 48 hours or something of that sort, because there is a lot of loss that way. In fact—I cannot remember the precise figure—in our hearings on the *Canadian* we found that the “no shows” were about 20 per cent. We all know from going to airports—if you phone and they say that the plane is booked up—if you have enough leisure to go out and stand around, nine chances out of ten somebody who has booked on that flight does not turn up. I have known people who have booked, between here and Toronto, for example, especially when the weather is bad, on the railway and on the three airlines—every airline there is—and only show up for one. What are they doing? They are preventing someone else from travelling. As I say, I wish somebody would find a good solution to this problem.

**Mr. Thomas (Moncton):** I am sure this is not within your prerogative or within your powers, but you have said what I have been saying for years. I think a lot of the trouble is due to this very thing you were talking about even though the airlines tell us that with their computerized system of booking reservations it is impossible for a person to make more than one reservation.

**Mr. Pickersgill:** On the same airline.

**Mr. Thomas (Moncton):** This is not so.

**Mr. Pickersgill:** If there are two airlines . . .

**Mr. Thomas (Moncton):** No, this is not so, because I can tell you of cases. In fact, it happened to me unintentionally through making a call at two different places on a trip South. When I got to Montreal I discovered that I was booked on two different flights. The airlines tell us that this is not possible. I know it is possible and I know that people are booking first class on a flight, they are booking economy on a flight and they do not show up. Is there any way other than the airlines doing it on their own initiative . . .

**Mr. Pickersgill:** No.

**Mr. Thomas (Moncton):** . . . to institute a deposit reservation system? Would that have to come?

• 1140

**Mr. Pickersgill:** So far as the airlines are concerned, I do not think Parliament has given us power which would enable us to do that, nor do I think it has with respect to the railways. In fact, I believe that in the case of the railways, they are legally prevented from doing it so far as fares are concerned, so far as seats. But I have never myself been sure that that provision applied to sleeping accommodation, to berths.

I wish Parliament would—if the law prevents it, I wish Parliament would give . . .

## [Interprétation]

de réservation s'il ne s'y prend pas au moins une semaine à l'avance. Cette politique pêche et c'est ce à quoi M. Skoberg s'en prenait. Que fait la Commission en pareil cas?

**M. Pickersgill:** Oui, cette politique est déficiente et les sociétés ferroviaires n'ont rien fait pour y remédier. D'ailleurs, elles n'ont peut-être pas l'autorisation légale de le faire. Quant à moi, je ne crois pas qu'on devrait permettre les réservations gratuites. A cet égard, je ne suis pas d'accord avec les sociétés aériennes ou ferroviaires. Les gens qui ne se présentent pas à la dernière minute créent un problème pour les sociétés ferroviaires et le public. Si les voyageurs réservent une couchette une semaine à l'avance, ils devraient faire un dépôt qu'ils ne pourraient récupérer à moins de confirmer leur réservation dans les 48 heures. Autrement, les sociétés ferroviaires essuient des pertes. Au cours de nos audiences du *Canadian*, ceux qui ne se sont pas présentés comptaient pour 20 p. 100 des voyageurs. L'expérience des aéroports nous enseigne que même si un avion est complètement retenu, il existe 9 chances sur 10 que quelqu'un ne se présentera pas au rendez-vous. J'ai connu des gens qui ont retenu un billet d'Ottawa-Toronto surtout en cas de tempête sur le chemin de fer et trois lignes aériennes et se sont présentés à un seul endroit. Que font ces gens? Ils empêchent quelqu'un d'autre de voyager. J'aimerais qu'on trouve une solution intelligente à ce problème.

**M. Thomas (Moncton):** Vous aviez ni la prérogative ni l'autorité pour le faire, mais vous avez répété ce que j'ai dit depuis plusieurs années. Tout se rattache à ce que vous venez d'énoncer malgré ce qu'en pensent les lignes aériennes qui nous assurent que leur système d'ordinateur empêche quiconque de faire plus d'une réservation.

**M. Pickersgill:** Sur la même ligne.

**M. Thomas (Moncton):** Cela n'est pas exact.

**M. Pickersgill:** S'il s'agit de deux lignes aériennes . . .

**M. Thomas (Moncton):** Vous n'avez pas raison, je puis vous le prouver. Cela s'est produit quand j'ai placé un appel à deux différents endroits, retenant des billets pour un voyage vers le Sud. Rendu à Montréal, je me suis rendu compte que j'étais enregistré sur deux vols différents. Les lignes aériennes prétendent que cette erreur n'est pas possible. Et c'est pertinemment que les gens retiennent une place en première classe sur un vol et classe économique sur un autre pourtant, ils ne se présentent pas. Y a-t-il moyen d'adopter une autre politique que celle qui est adoptée par les lignes aériennes? Doit-on prendre l'initiative . . .

**M. Pickersgill:** Non.

**M. Thomas (Moncton):** . . . de mettre sur pied un système de dépôt pour réservations? Faudrait-il nous adresser à . . .

**M. Pickersgill:** Je ne crois pas que le Parlement nous ait donné le pouvoir qui nous permettrait d'agir ainsi ni dans le cas des compagnies aériennes ni dans le cas des chemins de fer. De fait, dans le cas des chemins de fer il n'est pas juridiquement possible d'agir ainsi à propos du prix des billets et des sièges retenus. Mais je n'ai jamais été trop certain moi-même que cette disposition visait aussi les wagons-lits.

J'aimerais que le Parlement—si la loi l'interdit, j'aimerais que le Parlement donne . . .



[Text]

**Mr. Thomas (Moncton):** With your knowledge of the National Transportation Act—I was not here then, but I understand you are the father of it. You piloted it through. Is there anything in that act that enables Parliament to say to the airlines or the railway, you must institute a policy.

**Mr. Pickersgill:** I do not think we could order them to do it, but mind you . . .

**Mr. Thomas (Moncton):** Could it be done through . . .

**Mr. Pickersgill:** We have suggested it to them. We have suggested it publicly. We talked a lot about it. We put it in our last report. For example, the CPR said in 1970 that no shows were 40 per cent in 1969, and the CN later gave us the same figure. That is just ridiculous, and we are trying to get them to find some way of reducing that.

**Mr. Thomas (Moncton):** I am just asking an opinion now, Mr. Pickersgill.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** With your vast experience in this type of legislation, is there any section in the National Transportation Act that Parliament could possibly amend or modify to include such a provision? Would that be possible?

**Mr. Pickersgill:** I think there would be things in the Railway Act and in the Aeronautics Act. More could be done as a new bill.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes. Is there something in there on the fares section?

**Mr. Pickersgill:** I am not a lawyer, but Parliament can do what it likes.

**Mr. Thomas (Moncton):** Granted. I understand you drafted the act.

**Mr. Pickersgill:** I did not draft the Railway Act. It was drafted many years ago.

**Mr. Thomas (Moncton):** No, I was talking of the National Transportation Act.

**Mr. Pickersgill:** You will only learn these things—I learned, for example, when we were holding the hearings on the *Canadian*, a lot of things about the way in which the passenger business was run by the Canadian Pacific, but I thought if I had run my business that way it would have been pretty sloppy. They have changed a lot of them since, and I think there has been, as a result of these hearings and as a result of the increased interest, quite a lot of improvement on both railways over what it was even two years ago.

I have a much greater hope for the future of rail passenger service today than I had two years ago myself. I will tell you why. I think this campaign against pollution, this growing congestion on the roads—I do not think you are going to take the high speed and luxury traffic away from the airlines. People who want to get to Vancouver today are obviously not going to travel by train. I do not see much future for what you would call business travel over long distances. But I see a lot of future for leisure travel and holiday travel. And also for shorter distances, I see a great deal. For example, except in the most extreme cir-

[Interpretation]

**M. Thomas (Moncton):** Si l'on tient compte de votre connaissance de la Loi sur les transports nationaux—je n'étais pas présent à ce moment-là, mais j'ai cru comprendre que c'est vous qui avez parrainé cette loi. Y a-t-il quelque disposition de cette loi qui permet au Parlement de dire aux compagnies aériennes ou aux chemins de fer quelles politiques ils doivent établir?

**M. Pickersgill:** Je ne crois pas que nous pourrions leur commander de le faire, mais pourtant . . .

**M. Thomas (Moncton):** Cela pourra-t-il se faire par l'entremise . . .

**M. Pickersgill:** Nous leur avons proposé de le faire et le grand public est au courant. Nous avons beaucoup discuté de ce sujet et il est inscrit dans notre dernier rapport. Par exemple, le chemin de fer CP a dit en 1970 que le nombre de sièges non-réclamés était de 40 p. 100 en 1969 et les chemins de fer du CN un peu plus tard nous ont donné les mêmes chiffres. Cette situation est tout simplement ridicule et nous essayons de trouver un moyen pour que ces chiffres diminuent.

**M. Thomas (Moncton):** J'aimerais simplement avoir votre opinion, monsieur Pickersgill?

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** Compte tenu de votre vaste expérience dans ce genre de lois, y a-t-il quelque article de la Loi sur les transports nationaux que le Parlement pourrait amender ou modifier pour que les libellés comprennent une telle disposition? Serait-ce possible?

**M. Pickersgill:** Si, il y a certains articles de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi sur l'aéronautique que l'on pourrait amender. Mais on pourrait accomplir beaucoup plus de choses par la rédaction d'un nouveau bill.

**M. Thomas (Moncton):** Oui. Y a-t-il quelques dispositions dans ces lois au sujet du prix du billet?

**M. Pickersgill:** Je ne suis pas avocat mais le Parlement peut agir à sa guise.

**M. Thomas (Moncton):** D'accord. Si je comprends bien c'est vous qui avez rédigé cette loi.

**M. Pickersgill:** Je n'ai pas rédigé la Loi sur les chemins de fer car celle-ci a été modifiée il y a bon nombre d'années.

**M. Thomas (Moncton):** Non, je parlais de la Loi sur les transports nationaux.

**M. Pickersgill:** On peut apprendre ainsi beaucoup de choses—J'ai appris, par exemple, lorsque nous tenions une séance portant sur le train appelé *The Canadian* beaucoup de choses au sujet de la façon dont les chemins de fer du CP exploitaient le service aux voyageurs et à mon avis, si j'avais exploité un tel service de la même façon, on aurait pu m'accuser de négligence. La situation s'est beaucoup améliorée depuis et à mon avis cette amélioration découle des audiences qui sont tenues et de l'intérêt accru du public, ce qui a provoqué une grande amélioration dans les services des deux chemins de fer par rapport à ce qui existait il y a deux ans.

Pour ma part, j'ai un plus grand espoir pour l'avenir des services des chemins de fer aux voyageurs à l'heure actuelle que je n'en avais il y a deux ans. Je vous dirai pourquoi. À mon avis cette campagne contre la pollution, cette congestion sur nos grandes routes qui s'accroît sans cesse—et par ailleurs je ne pense pas que l'on puisse attirer vers les chemins de fer les personnes qui préfèrent la grande vitesse et le luxe offert par les compagnies aériennes. Les gens qui veulent se rendre à Vancouver de nos

[Texte]

cumstances, I would not think of driving to Toronto as long as there is a train. I would not drive to Montreal either.

**Mr. Thomas (Moncton):** Or fly to Montreal.

**Mr. Pickersgill:** Yes, and as a matter of fact, the train service to Montreal I think is greatly improved in the last year or so.

**Mr. Thomas (Moncton):** I will agree it has been improved, but there is room for a great deal of improvement yet.

**Mr. Pickersgill:** Yes, but the main thing you know, and you said it before, Mr. Thomas, is the chicken and the egg business; it is getting the customers. If the customers turn up...

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Pickersgill, if you want to get an idea of what the CN is doing some Friday afternoon, take that 5 o'clock train and if you can find a seat you are very fortunate because they just will not put on the extra coach. Yet they know the traffic is going to be there.

These are some of the things that...

**Mr. Pickersgill:** I will send an inspector for the next three Fridays, and I will not tell them I am doing it. But of course there is one limit, you know. It is within the limit of what equipment they have got. You know that very well, and so do I.

• 1145

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, I am glad to hear your comments on the future of rail passenger service, Mr. Pickersgill. You will agree this is what I have said for many years.

**Mr. Pickersgill:** I am modestly optimistic about this. Mind you, I am not optimistic about passenger service in sparsely settled areas.

**Mr. Thomas (Moncton):** No.

**Mr. Pickersgill:** There is no future in that because the roads are not congested and people are not afraid of accidents in those areas. They want to go when they want to go and they want to have their car when they get there. There is just no hope of that. However, it is a very different thing in relatively heavily populated areas. I think you have to have the customers before you can expect to do anything with the service.

**Mr. Thomas (Moncton):** Do not drive the customers away.

**Mr. Pickersgill:** I am all for getting the customers back.

[Interprétation]

jours évidemment ne voyageront pas par train. Je ne vois pas beaucoup d'espoir dans l'avenir pour ce que l'on pourrait appeler des voyages d'affaires sur de longues distances. Mais il y a beaucoup d'avenir pour les voyages durant les heures de loisirs et les vacances. D'autre part, je suis certain que les voyages pour de courtes distances ont un grand avenir. Par exemple, sauf dans des circonstances extraordinaires, je ne penserais même pas à me rendre à Toronto au volant de ma voiture alors même que je peux le faire par train. Je ne songerais pas non plus à me rendre à Montréal en voiture.

**M. Thomas (Moncton):** Ou à prendre un avion pour Montréal.

**M. Pickersgill:** Oui, et de fait, les services ferroviaires jusqu'à Montréal se sont beaucoup améliorés depuis l'année dernière.

**M. Thomas (Moncton):** Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il y a eu amélioration mais qu'on pourrait encore l'accroître.

**M. Pickersgill:** Oui, mais la chose la plus importante, et vous l'avez vous-même dit, monsieur Thomas, est l'équilibre entre l'offre et la demande. Il s'agit d'avoir des clients. S'il y a des clients...

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur Pickersgill, si vous voulez avoir une idée des services offerts par les chemins de fer du CN un bon vendredi après-midi, prenez le train de 5 heures et vous constaterez que vous aurez de la chance si vous parvenez à obtenir un siège car le CN ne veut pas ajouter de wagon supplémentaire. Et pourtant ils savent bien qu'il y a beaucoup de gens à ce moment-là.

C'est là le genre de choses qui...

**M. Pickersgill:** J'enverrai un inspecteur sur place les trois prochains vendredis et je ne révélerai pas aux chemins de fer l'objet de mon enquête. Bien sûr il y a des limites à tout comme vous le savez. Tout dépend de l'équipement qu'ils ont en main. Vous savez cela autant que moi.

**M. Thomas (Moncton):** Et bien je suis très heureux, monsieur Pickersgill, d'entendre vos commentaires sur l'avenir du service ferroviaire aux voyageurs. Vous serez d'accord pour dire que c'est ce que j'ai préconisé depuis bon nombre d'années.

**M. Pickersgill:** Je suis d'un optimisme modéré à ce sujet. Évidemment, je ne suis pas optimiste au sujet des services-voyageurs dans les régions peu peuplées.

**M. Thomas (Moncton):** Non.

**M. Pickersgill:** Il n'y a aucun avenir là-dedans, car les routes ne sont pas encombrées et les gens n'ont pas peur d'avoir des accidents dans ces régions. Ils veulent se déplacer à leur guise et ils aiment bien pouvoir voyager en voiture une fois rendue à leur destination. Il n'y a tout simplement pas d'espoir à ce sujet. Toutefois la situation est bien différente dans les régions à population dense. A mon avis, il faut avoir les clients nécessaires avant d'espérer faire quoi que ce soit dans ce domaine.

**M. Thomas (Moncton):** Il ne faut pas éloigner les clients.

**M. Pickersgill:** Je suis tout à fait d'accord pour qu'on retrouve les clients.



[Text]

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Thomas. Mr. Horner. Quarter to.

**Mr. Horner:** Quarter to, yes. Mr. Chairman, I would like to direct a question to the witness with regard to the trucking concept. The whole basis for the new transportation act, which was passed a few years ago, was competition. We have, in Canada, though, a very regional trucking system. Does the Chairman really believe with regionalism that we can have competition with the railways and the trucking industry?

**Mr. Pickersgill:** Let me put it this way, Mr. Horner. I have been a regulator now for four and a half years and the longer I continue to be a regulator, the more I am in favour of having as few regulations as possible because, it seems to me that having people second-guessing, somebody else in the business makes for inefficiency all around. You need regulations for safety, you need regulations to deal with monopolies, but beyond that, I would rather not have a lot of fellows who are not directly interested in the operation messing around with it. I think it is probably true, therefore, that if Section 3 of the National Transportation Act, which has been proclaimed by the government, but you know the proclamation of it by itself changes nothing...

**Mr. Horner:** Right.

**Mr. Pickersgill:** The only way commercial highway transport would come under the jurisdiction of the Canadian Transport Commission is if the government, in each specific case, exempted a carrier from the Motor Vehicle Transport Act and the government has, up to now, not seen fit to exempt any of them and it is not proper for me to express any views about why the government has not. Actually, that is a question you could put to the Minister of Transport when he comes here. It is not a question I ought to answer or ought to try to answer.

I will make a stab at answering your other question. Notwithstanding the fact that no one can engage in interprovincial trucking today unless he has a licence from the highway board in each province through which his operation passes, notwithstanding that fact, and you probably know more about this than I do, that the trucking of cattle from Western Canada to Eastern Canada has been pretty competitive with the railways.

**Mr. Horner:** That is only because of the sloppy management of the railways and the efficiency, or the attempt at efficiency, in the trucking industry. No, that is not really a good comparison because the railroads have given very poor service, last fall particularly. I could talk all day about how they have managed their cattle haul. They have not cared about it and I hope someday they lose it all and I hope the trucks take it over. However, as long as we have a prohibitive system in this country of ours with regard to interprovincial trucking, we really cannot get the degree of competition that we need. What steps are being taken?

• 1150

[Interpretation]

**M. Thomas (Moncton):** Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Thomas. Monsieur Horner. Il est moins le quart.

**M. Horner:** Il est moins le quart en effet. Monsieur le président, j'aimerais poser une question au témoin au sujet du camionnage. C'est la concurrence qui forme la base de la nouvelle loi sur les transports adoptée il y a quelques années. Il y a pourtant au Canada un système de camionnage d'un caractère très régional. Le président croit réellement qu'en se fondant sur ce régionalisme nous pouvons faire concurrence aux chemins de fer et à l'industrie du camionnage.

**M. Pickersgill:** Permettez-moi, monsieur Horner, d'aborder la question de la façon suivante. J'ai occupé les fonctions de modérateur depuis quatre ans et demi et plus j'occupe ces fonctions, plus je suis en faveur que l'on ait le moins de règlements possible car il me semble que lorsque certaines gens doivent deviner ce que d'autres pensent l'inefficacité règne partout. Il faut qu'il y ait des règlements de sécurité ainsi que des règlements visant des monopoles mais à part ceux-ci il vaudrait mieux qu'il n'y ait pas trop de gens qui ne sont pas directement intéressés à cette exploitation et s'en occupent tant bien que mal. Il est donc probablement juste de dire que si l'article 3 de la Loi sur les transports nationaux, qui a été proclamée par le gouvernement quoique que vous compreniez bien que l'adoption de celle-ci en elle-même ne change rien...

**M. Horner:** C'est exact.

**M. Pickersgill:** La seule façon dont les transports commerciaux sur les grandes routes peuvent relever du mandat de la Commission canadienne des transports est que le gouvernement dans chaque cas précis exempte un camionneur en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur et jusqu'à maintenant le gouvernement n'a pas vu la nécessité d'exempter qui que ce soit d'entre eux et d'autre part il ne serait pas approprié pour moi d'exprimer des opinions sur la raison pour laquelle le gouvernement agit ainsi. De fait, c'est une question que vous pourriez poser au ministre des Transports lorsqu'il comparaitra ici. Ce n'est pas une question à laquelle je devrais répondre ou à laquelle je devrais essayer d'apporter une réponse.

Je vais essayer de répondre à votre autre question. Indépendamment du fait que personne ne peut à l'heure actuelle s'occuper de camionnage interprovincial à moins d'avoir obtenu un permis de la Commission routière de chacune des provinces touchées par son exploitation, indépendamment de ce fait, et sans doute vous en savez plus long que moi à ce sujet, le transport du bétail par camion de l'ouest à l'est du Canada a offert une concurrence assez vive aux chemins de fer.

**M. Horner:** Cela découle simplement de la négligence des chemins de fer et de l'efficacité ou du moins de l'effort de l'industrie du camionnage en vue d'atteindre cette efficacité. Non, ce n'est pas réellement là une bonne comparaison car l'automne dernier en particulier les chemins de fer nous ont donné de très mauvais services. Je pourrais vous parler toute la journée de la façon dont ils ont transporté les troupeaux de bétail. Il ne s'en sont pas préoccupés du tout et j'espère qu'un jour ils perdront tous ces contrats et que les camionneurs les obtiendront. Toutefois, aussi longtemps que nous aurons dans notre pays un système qui

exclut le camionnage interprovincial, nous ne pourrons pas réellement obtenir le niveau de concurrence dont nous avons besoin. Quelles mesures ont-elles été prises?

## [Texte]

**Mr. Pickersgill:** I think I would just have to say that that is a question of . . .

**Mr. Horner:** Well, let me go at that just a little differently then. Under the National Transportation Act do you believe the federal government, in spite of the Motor Vehicle Transport Act, could attempt to licence only interprovincial trucks?

**Mr. Pickersgill:** We cannot. We can only do it according to law. The advice I have is that the Motor Vehicle Transport Act prevails; it is right in the act and you and I were in Parliament together when this was put there. The Motor Vehicle Transport Act is what governs unless an exception is made in a particular case under Section 5 of the Motor Vehicle Transport Act and that exception has to be made by the Governor in Council.

If such an exception is made then that carrier would automatically be subject to the jurisdiction of the Canadian Transport Commission. Now it may be, Mr. Horner, that what you are driving at is that there ought to be a better law than there is.

**Mr. Horner:** Yes, certainly.

**Mr. Pickersgill:** I suppose I can criticize the National Transportation Act, even though some of you have said that it is my baby, you do not always need to love your baby. Sometimes you can chastise it a little. I think Part III of the Act is not awfully well drafted, if you want my honest opinion. It was not part of the original scheme. It was put in because of a case which, if the Supreme Court had decided the other way, would have meant that there was no kind of regulation at all. It was a kind of emergency insurance measure and that is what I said to Parliament at the time. If one had been attacking a problem where there was no existing structure at all, one would have drafted it quite differently.

**Mr. Horner:** One would have drafted it a little bit better.

**Mr. Pickersgill:** It might very well be that when you become Minister of Transport you will introduce legislation to change all of this.

**An hon. Member:** We are waiting for that day.

**Mr. Horner:** I think it is wishful thinking and I would not wait too long. It seems strange today that we can move goods by air across these provincial boundaries, we can move goods by rail through the provinces and we do not have to meet these specific requirements that each province requests, but on the road, and the federal government has been a major contributor to the building of the Trans-Canada Highway, we deliberately create obstacles which reduce the competitive factor of one of the means of transportation.

**Mr. Pickersgill:** Well of course, it is historical, as you know. Until 1954 everybody in Canada who gave his mind to the matter believed that the jurisdiction over highway traffic was exclusively provincial no matter whether it was interprovincial or intraprovincial.

The Privy Council in one of its last decisions about our constitution decided that interprovincial or international traffic came within the jurisdiction of Parliament. That created a sort of crisis which was met by Mr. St. Laurent's government with the Motor Vehicle Transport Act which made these highway boards creatures of the Government of Canada for the purpose of interprovincial traffic.

## [Interprétation]

**M. Pickersgill:** Je dirais simplement que c'est une question . . .

**M. Horner:** Eh bien, abordons la question sous un angle un peu différent. Pensez-vous que le gouvernement fédéral, en vertu de la Loi nationale sur les transports et en dépit de la Loi sur les transports par véhicule à moteur, pourrait ne licencier que les camions appelés à franchir les frontières provinciales?

**M. Pickersgill:** Non. Nous ne pouvons que nous conformer à la loi. C'est la Loi sur les transports par véhicule à moteur qui prévaut. C'est écrit textuellement dans la loi, et nous étions tous deux au Parlement lorsqu'elle a été adoptée. C'est la Loi sur les transports par véhicule à moteur qui prévaut à moins qu'une exception ne soit faite dans un cas particulier en vertu de son article 5, et cette exception doit être décrétée par le gouverneur en conseil.

Si une telle exception est faite, alors le transporteur relèverait automatiquement de la Commission canadienne des transports. Maintenant, monsieur Horner, ce à quoi vous voulez peut-être en venir est qu'il faudrait adopter une loi meilleure.

**M. Horner:** Oui, certainement.

**M. Pickersgill:** Je suppose que je peux critiquer la Loi nationale sur les transports même si certains d'entre vous ont dit que j'en suis le père, mais un père n'aime pas toujours son fils. On peut toujours le gronder un peu. Je pense que la partie 3 de la Loi n'est pas parfaitement bien rédigée, si vous voulez mon avis sincère. Elle ne faisait pas partie du projet de loi à l'origine. Elle a été introduite en cas de décision négative de la Cour suprême; ainsi, aucune législation ne l'appliquerait. Il s'agissait d'une mesure de précaution d'urgence et c'est ce que j'ai dit au Parlement à ce moment-là. Et s'il s'était agi d'attaquer un problème en l'absence de toute structure préexistante, la loi aurait été rédigée de façon entièrement différente.

**M. Horner:** Elle aurait été rédigée un peu mieux.

**M. Pickersgill:** Et il se peut très bien que lorsque vous deviendrez ministre des Transports, vous présenterez une loi qui changera tout cela.

**Une voix:** Nous attendons ce jour avec impatience.

**M. Horner:** Je crois qu'il s'agit là d'un vœu pieux et, à votre place, je n'attendrais pas trop longtemps. Il semble étrange de nos jours que nous puissions transporter des marchandises par voie aérienne d'une province à l'autre, que nous puissions en faire autant par voie ferroviaire sans avoir à satisfaire à toutes les exigences particulières de chaque province, alors que par la route, et bien que le gouvernement fédéral ait été l'un des principaux promoteurs dans la construction de la route Transcanadienne, nous élevons de propos délibéré des obstacles qui restreignent la concurrence dans l'un des modes de transport.

**M. Pickersgill:** Il est évident qu'il y a là un facteur historique, comme vous le savez. Jusqu'en 1954, tout le monde au Canada qui se préoccupait de la question estimait que la circulation routière relevait exclusivement des provinces, qu'elle soit inter ou intraprovinciale.

Le Conseil privé, dans l'une de ses dernières décisions constitutionnelles, a décidé que la circulation routière interprovinciale ou internationale était de la compétence du Parlement. Cela a déclenché une sorte de crise à laquelle le gouvernement de M. St-Laurent a fait face par l'adoption de la Loi sur les transports par véhicule à moteur et a placé ses commissions routières sous la coupe



[Text]

But it may well be that there is an alternate way of doing it but the alternate way has not yet been used and that is a matter for the government, not for me.

**Mr. Horner:** I have no further questions.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

• 1155

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. I am sure Mr. Pickersgill has probably had representations made to him or to the Commission regarding the reinstitution of commuter service between Chambly and Montreal. I wonder whether this type of commuter service is being given consideration; whether you expect to see if there is a demand in that area for that service, and if you have not heard about it would you look into it and possibly give me something in writing?

**Mr. Pickersgill:** I have got to be completely honest and frank. I have not heard of it. I will look into it and I will report to you.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**Mr. Pickersgill:** That does not mean the Commission may not have heard about it, but I have not heard about it.

**Mr. Skoberg:** Certainly. On the interim report on a transcontinental consolidation and a rationalization of the passenger service, I wonder what practical solution you are thinking of putting into service and are you having a study undertaken to see what impact this type of a rationalization will have on the employees who would no doubt be effected quite seriously.

**Mr. Pickersgill:** I am sure, Mr. Skoberg, you have observed the references to the employees that have been made. I take the view that these services, where they are rationalized, where an attempt is made to make them useable without undue increases in costs, that the employees, particularly those with anything like long service, should not be sacrificed. We have indicated that in so far as we have the power to do it, if as a result of the collective agreements between the railways and their employees the job security of these employees is looked after, we will take that into account as one of the factors in our recommendations.

**Mr. Skoberg:** Can you say, Mr. Pickersgill, just how far you have gone now with this report? When can we expect any further action with regard to the original report that was made or in respect of others?

**Mr. Pickersgill:** Do you mean the one where we asked the two railways to get together and so on?

**Mr. Skoberg:** That is right.

**Mr. Pickersgill:** We have asked for submissions. It seems to me that we asked for them up to—there was a date...

[Interpretation]

du gouvernement fédéral aux fins des transports interprovinciaux.

Il se peut très bien qu'il existe une autre solution à ce problème, mais on n'a pas encore songé à la réaliser et c'est là une question qu'il appartient au gouvernement de décider, et non à moi.

**M. Horner:** Je n'ai pas d'autre question.

**Le président suppléant:** La parole est à M. Skoberg.

**M. Skoberg:** Je vous remercie, monsieur le président. Je suis sûr que les démarches ont été faites auprès de la Commission ou de M. Pickersgill lui-même au sujet de la reprise du service-passagers entre Chambly et Montréal. Je me demande si on envisage de remettre en service cette ligne; et j'aimerais savoir si on a le temps de déterminer si la demande pour ce service est suffisante dans la région ou, si vous n'êtes pas au courant de la question, j'aimerais que vous fassiez des recherches et que vous me communiquiez les résultats par lettre.

**M. Pickersgill:** Je vais être tout à fait franc, je n'en ai pas entendu parler. Je vais faire des recherches et me mettrai en rapport avec vous.

**M. Skoberg:** Je vous remercie.

**M. Pickersgill:** Cela ne signifie pas que la Commission ne soit pas au courant, mais pour ma part je ne le suis pas.

**M. Skoberg:** Certainement. Au sujet des rapports provinciaux sur le regroupement et la rationalisation du service transcontinental de passagers, je me demande quelles sont les solutions pratiques qui sont envisagées et j'aimerais savoir si une étude a été entreprise en vue de déterminer quelles seront les répercussions de cette rationalisation sur les employés qui seront sans aucun doute sévèrement touchés.

**M. Pickersgill:** Je suis sûr, monsieur Skoberg, que vous avez remarqué les passages du rapport qui ont trait aux employés. J'estime que si ces services sont rationalisés, c'est-à-dire que l'on essaiera de les rendre plus pratiques sans qu'il en résulte une augmentation exagérée des coûts, les employés, et particulièrement ceux qui ont de longues années de service, ne doivent pas être sacrifiés. Nous avons dit que, dans toute la mesure de nos pouvoirs, si la sécurité d'emploi est garantie au moyen d'une convention collective entre les sociétés ferroviaires et leurs employés, ce fait serait un des facteurs que nous prendrions en considération dans les recommandations que nous ferons.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous dire, monsieur Pickersgill, où vous en êtes dans ce rapport? Quand des mesures supplémentaires seront-elles prises pour réaliser les recommandations du rapport original ou des autres rapports ultérieurs?

**M. Pickersgill:** Voulez-vous parler de celui où nous demandons aux deux sociétés de chemin de fer de collaborer etc.?

**M. Skoberg:** C'est exact.

**M. Pickersgill:** Nous avons demandé que des propositions nous soient présentées. Je crois que nous avons décidé d'une date limite...

## [Texte]

**Mr. Arbique:** Yes, and the time is now expired by about two weeks, but they are still coming in.

**Mr. Pickersgill:** They are still coming in and if there is any considerable volume we will extend the time because we really want to have as many representations as possible before we attempt . . .

**Mr. Skoberg:** You mentioned the fact a while ago that people in the less densely populated areas are not afraid of accidents, but if you look at the accident record it does not necessarily prove that out. Also, if you look . . .

**Mr. Pickersgill:** I was talking about accidents on the roads, you know.

**Mr. Skoberg:** . . . at the high mobility of our labour force today, from industry to industry, let us not try to separate our country into sections.

**Mr. Pickersgill:** Please do not misinterpret what I said. I was referring to the fact that somebody driving from, say some place up the Ottawa Valley or up the Gatineau to some other place across a country road is not nearly as concerned about the possibility of his being killed in an accident as somebody travelling on the Ottawa-Montreal road. It was about motor traffic I was . . .

**Mr. Skoberg:** They are all bodies. Anyway, to get back just again, if I may, Mr. Pickersgill, to some questions the other day on regulations and inspection. I am given to understand that the regulations as they pertain to the handling of dangerous commodities—I know Mr. Jones and the Commission have been extremely concerned about this area—really go back to the original Railway Act and there have not been any new regulations whatsoever. It used to be at one time that those people responsible for the handling of those commodities were advised just exactly what was entailed, whether it was shells, dynamite or whatever. However, with the new types of chemical and the commodities they are hauling today, you practically have to be a chemist to know what is in them. Are you looking at new regulations for handling dangerous commodities to ensure the type of safety that we are thinking about?

• 1200

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes. As a matter of fact we have a special task force under one of the commissioners that is working on this full time.

**Mr. Skoberg:** I guess the real question is that the members of the crew used to be advised what and where they were hauling a particular commodity. Today the persons in charge of that particular train have no knowledge of what is contained within that particular car and what they are hauling, and I am wondering whether or not you are looking at that specific area, and I hope there will be changes in some of the regulations.

**Mr. Pickersgill:** You rather concerned me by that question and I will see that I get a specific answer to it.

**Mr. Skoberg:** Okay. The other day I think you agreed and we probably all agreed that you are desperately short of inspectors, the other type of inspectors, not the ones now counting noses on a passenger train.

## [Interprétation]

**M. Arbique:** Oui, et le délai est écoulé depuis maintenant deux semaines; et les propositions arrivent toujours.

**M. Pickersgill:** Il en arrive toujours et si elles sont très nombreuses nous reculerons la date limite car nous voulons qu'il y en ait autant que possible avant de . . .

**M. Skoberg:** Vous avez dit il y a quelques instants que dans les régions peu peuplées, les gens ne craignaient pas les accidents; pourtant, les statistiques ne montrent pas que cet optimisme soit fondé. De même, si on regarde . . .

**M. Pickersgill:** Je parlais des accidents de la route.

**M. Skoberg:** . . . la grande mobilité de la main-d'œuvre aujourd'hui, on ne peut pas partager le pays en zones différentes.

**M. Pickersgill:** Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. Je faisais allusion au fait que quelqu'un qui roule sur une route secondaire dans la vallée de l'Outaouais ou dans les collines de la Gatineau risque beaucoup moins d'être tué dans un accident que quelqu'un qui emprunte la route Ottawa-Montréal. Il s'agissait uniquement de la circulation routière . . .

**M. Skoberg:** Les cadavres sont tous pareils. Quoiqu'il en soit, revenons-en à certaines questions soulevées l'autre jour sur les règlements et l'inspection. J'ai appris que les règlements relatifs au transport de produits dangereux.—et je sais que M. Jones et la Commission sont extrêmement préoccupés par cette question—remontent en fait à la première loi sur les chemins de fer et qu'aucun nouveau règlement n'a été introduit depuis. Jadis ceux qui manipulaient ces produits dangereux étaient informés exactement des dangers qu'ils couraient, qu'il s'agisse de munitions, de dynamite ou de tout autre produit. Toutefois, avec les nouveaux types de produits chimiques ou autres que l'on transporte aujourd'hui, il faut pratiquement être chimiste pour savoir ce dont ils se composent. Est-ce que vous envisagez d'instaurer de nouveaux règlements de sécurité pour les produits dangereux?

**M. Pickersgill:** Oh, oui. En fait, un groupe d'études spécial dirigé par un des commissaires y travaille à plein temps.

**M. Skoberg:** Le vrai problème est que jadis, on disait aux manutentionnaires ce que contenait un chargement et où il fallait le mettre. Aujourd'hui, les responsables d'un train en particulier ne savent pas ce que contiennent les wagons et la nature des produits qu'ils chargent; est-ce que vous vous occupez de ce problème? J'espère que les règlements seraient modifiés.

**M. Pickersgill:** Cette question m'intéresse et je vais chercher une réponse précise.

**M. Skoberg:** Bien. L'autre jour vous avez convenu, et je crois, nous avons tous convenu, que vous manquiez désespérément d'inspecteurs; non pas ceux qui comptent les têtes dans les trains de passagers, les autres.



[Text]

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Skoberg:** How many inspectors do you have in that field? Maybe the real question then is how short are you of inspectors?

**Mr. Pickersgill:** How short you are is a qualitative matter. I can give you the exact figure if one of my colleagues can produce it for me, of what our establishment is and how near it is to being filled. That is one kind of shortage, but I think probably even our establishment is not big enough, and that of course would be just giving my opinion.

**Mr. Skoberg:** If we look at the estimates, Mr. Pickersgill, under the operating or manpower where would these people come in. In what area have you included the inspectors on page 2764 of the Blue Book?

**Mr. Arbique:** I would say they are in the technical.

**Mr. Skoberg:** In 1971 your planned continuing employees would be 45 and in 1972 the total man years authorized is 47. Would you use that as a comparison with what you have today?

**Mr. Pickersgill:** I think it would be very silly of me to answer that question here, but I will get you an answer, after checking with the people who are directly concerned with it.

**Mr. Skoberg:** I think the concern is quite evident. There is a shortage of inspectors.

**Mr. Pickersgill:** As a matter of fact, I do not think it is any secret that we are trying constantly to convince the powers that be that the salaries of these people have to be such that they will attract competent people. I think this has been one of the problems, but Mr. Jones did tell me the other day that serious consideration was being given to the possibility of establishing a new category of people, what you might call learners, who would work with the inspectors to get on-the-job training and so on. This might widen the field a bit from which we could recruit these people.

**Mr. Skoberg:** Possibly you could at the same time, and I am not asking if you have that information today, give to the Committee the actual requirements for hiring these inspectors, what their qualifications must be.

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes, we can easily do that. I will see that you get that.

**Mr. Skoberg:** If the Committee is agreeable possibly there is a whole group of us here . . .

**Mr. Pickersgill:** Yes. I would be very happy to do that and perhaps even to give you some additional information as well.

• 1205

**Mr. Skoberg:** Let us look now at some of the studies and research into the various areas undertaken by the Canadian Transport Commission. I am wondering whether or not you have the study completed on the potential use of capsule pipelining in Canada. It was to be completed, I believe, in June 1970. Again, I suppose you would have to check this out.

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes. I have the impression it is not, because usually I know the ones that have been.

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Skoberg:** Combien d'inspecteurs de cette catégorie avez-vous? Il vaudrait peut-être mieux vous demander de combien d'inspecteurs vous avez besoin?

**M. Pickersgill:** En réalisé, c'est une question qualitative. Si un de mes collègues me donne le chiffre, je peux vous donner le nombre exact des inspecteurs que nous avons et le nombre de ceux dont nous avons besoin. Il y a pénurie d'inspecteurs mais je pense que même notre personnel régulier n'est pas suffisant; c'est une opinion personnelle, bien sûr.

**M. Skoberg:** Monsieur Pickersgill, dans le budget, sous le titre dépenses de fonctionnement ou de main-d'œuvre, où figurent ces personnes? A la page 2764 du Livre bleu, où avez-vous placé les inspecteurs?

**M. Arbique:** Je crois qu'ils font partie du secteur technique.

**M. Skoberg:** En 1971, vous aviez prévu un personnel régulier de 45 personnes et en 1972, le total des années-hommes autorisé est de 47. Pourriez-vous comparer cela à votre situation actuelle?

**M. Pickersgill:** Il serait idiot d'essayer de vous répondre maintenant, mais je vous donnerai une réponse après avoir consulté les personnes directement concernées.

**M. Skoberg:** Le problème est assez visible; il n'y a pas assez d'inspecteurs.

**M. Pickersgill:** En réalité, personne n'ignore que nous essayons sans cesse de convaincre les autorités de relever le salaire de ces personnes pour que des personnes compétentes s'intéressent à ces emplois. C'est là un des problèmes, mais monsieur Jones me disait l'autre jour que l'on étudiait sérieusement la possibilité de créer une nouvelle catégorie de personnel, des apprentis en quelque sorte, qui travailleraient avec les inspecteurs et recevraient ainsi une formation. Cela pourrait peut-être élargir un peu le champ de recrutement de ces personnes.

**M. Skoberg:** Vous pourriez peut-être en même temps, je ne vous demande pas de me le dire toute de suite, dire au Comité quels sont les critères de recrutement de ces inspecteurs, les qualifications exigées.

**M. Pickersgill:** Oui, très facilement. Je vous les ferai savoir.

**M. Skoberg:** Si le Comité est d'accord, nous sommes tous un groupe ici . . .

**M. Pickersgill:** Oui. Je serais très heureux de le faire et peut-être même de vous donner des renseignements supplémentaires.

**M. Skoberg:** Passons maintenant à certaines études et à des travaux de recherche qui ont été faits par la Commission canadienne des transports dans les différents domaines. Avez-vous terminé l'étude sur l'utilisation possible des pipe-lines à capsule au Canada. Je crois qu'elle devait être prête en juin 1970. Je suppose qu'ici encore, vous allez devoir vérifier.

**M. Pickersgill:** Oui. J'ai l'impression que ce n'est pas terminé, car d'habitude, je connais celles qui sont terminées.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** And a review of the long-term research needs and guided ground transport.

**Mr. Pickersgill:** I think that review is what you might call a continuing effort. There no doubt have been some interim reports made and so on, but again perhaps I should take that under consideration and see that you are advised.

**Mr. Skoberg:** Would it be possible to table with the Committee the first project which was completed in April, 1970, into a research program into the transportation of grain in support of the grains policy group?

**Mr. Pickersgill:** I will have to get advice on that question because that work was done for the grains group, and it may be that it is their property and it is for them to decide what they wish to make public.

I know this is a rather sensitive question. I must not commit myself to do something about something that belongs to somebody else.

**Mr. Skoberg:** Then may I ask, Mr. Pickersgill, when the order-in-council, which is in effect until January 1, 1975 on branch line abandonments, is up, what then is the procedure in so far as these branch lines are concerned? Will the same thing then apply? Will there be public hearings before the abandonment?

**Mr. Pickersgill:** I think there have to be in all cases.

**Mr. Skoberg:** In all cases, even after that date of April 1, 1975.

**Mr. Pickersgill:** Unless Parliament changes the law, or there was some profound change in policy.

After June 23, 1975, Mr. Skoberg, my advisers tell me that I will be 70 years of age and therefore will no longer be qualified to be the president of this commission. So I have to be a little careful about what I say about 1975.

It is true that if I am still there between January and June, I might wipe them all out. But I do not think the law would allow it.

**Mr. Skoberg:** That is the question, whether you or your successor will hold public hearings to say whether to abandon or not.

**Mr. Pickersgill:** To my knowledge we have never—at least in five years we have practically abandoned none anyway. I do not think it would be possible.

We even had a hearing up here on some line in Ontario the other day that has been covered up with snow all winter, and I do not think any train has gone over it for about seven years. But we did not allow the abandonment without a hearing.

**An hon. Member:** Is the one at Penetanguishene still operating?

**Mr. Pickersgill:** Yes. Then I think they did not allow the whole thing to be. Maybe I am guessing; maybe I had better keep my mouth shut.

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Qu'en est-il de l'étude des besoins à long terme en matière de recherche et des transports guidés au sol.

**M. Pickersgill:** Il s'agit d'un travail constant. Bien sûr, des rapports provisoires ont été publiés, mais je peux obtenir des précisions et vous en faire part.

**M. Skoberg:** Serait-il possible de déposer au Comité le premier projet terminé en avril 1970, qui avait trait à un programme de recherches dans le domaine du transport des céréales dans le cadre des travaux du groupe sur la politique céréalière.

**M. Pickersgill:** Je vais devoir demander conseil avant de répondre à cette question, car ces travaux ont été faits pour le compte du groupe sur les céréales, et il est possible qu'ils soient leur propriété et qu'ils leur appartiennent de décider s'ils désirent le rendre public.

Je sais que c'est une question assez délicate. Je ne dois pas m'engager à faire quelque chose qui peut empiéter sur le domaine de quelqu'un d'autre.

**M. Skoberg:** Dans ce cas, puis-je demander à monsieur Pickersgill ce qui se passera lorsque l'ordre en conseil au sujet de l'abandon de lignes secondaires qui doivent rester en vigueur jusqu'au premier janvier 1975 arrivera à échéance; quelle sera la procédure civile; sera-t-elle la même? Y aura-t-il des audiences publiques avant l'abandon?

**M. Pickersgill:** Je crois que c'est obligatoire dans tous les cas.

**M. Skoberg:** Dans tous les cas, même après le 1<sup>er</sup> avril 1975?

**M. Pickersgill:** A moins que le Parlement ne modifie la Loi ou ne change beaucoup la politique.

Après le 23 juin 1975, monsieur Skoberg, mes conseillers me disent que j'aurai 70 ans et que, par conséquent, je ne serai plus président de cette Commission. Je dois donc faire attention à ce que je dis à propos de 1975.

Il est vrai que si je suis encore ici entre janvier et juin, je les mettrai peut-être tous à la porte. Mais je ne pense pas que la Loi le permettrait.

**M. Skoberg:** Exactement, je vous demande si votre successeur ou vous-même tiendrez des audiences publiques avant de décider de les abandonner ou non.

**M. Pickersgill:** Depuis 5 ans au moins nous n'en avons pratiquement abandonné aucune que je sache. Je ne crois pas que cela serait possible.

Nous avons même eu l'autre jour une audition à propos d'une ligne en Ontario qui est restée couverte de neige tout l'hiver, et sur laquelle je ne crois pas qu'il soit passé un seul train en 7 ans. Mais nous n'avons pas permis l'abandon sans tenir d'audition.

**Une voix:** Est-ce que celle de Penetanguishene est toujours en usage?

**M. Pickersgill:** Oui. Mais je ne crois pas qu'elle le soit sur tout e la longueur. C'est peut-être une supposition, je ferais peut-être mieux de me taire.



[Text]

**Mr. Skoberg:** This will be the last question, Mr. Chairman. Of the hearings that have been held in so far as the various types of services are concerned, the customer service plan on the Canadian Pacific, the Servocentre on the Canadian National, and the undertakings that were given by the railway companies in those hearings, is there any intention of making those undertakings part of the decision-making process of the commission so that there will be enforcement of the undertakings that the railway companies did give?

**Mr. Pickersgill:** I can assure you that in the case of the Canadian Pacific Saskatoon one, we have had people on the roads every day since that thing has been made. Mr. Jones is out holding a hearing in Saskatoon at the present time, and he told me that Mr. Lane was making a second tour now to make sure that these things were being done. I do not think anything has ever been quite so thoroughly policed as that one has been. We have a continuing duty as well to make sure that the Servocentres operate effectively, but we investigate every complaint.

• 1210

**Mr. Skoberg:** The real issue is that the commitments given by the railway companies really are not final and binding on those companies in so far as the Commission is concerned.

**Mr. Pickersgill:** They have to provide the service. As long as the railway is there we can order them to put a station agent back or we can order them to put the train back. Oh, yes, in that area we certainly have lots of power.

**Mr. Skoberg:** It is unfortunate, Mr. Pickersgill, that in the Saskatoon situation the employees were treated as shabbily as they were. Now with the CNR that has not happened and there has been a pretty good relationship in that particular line of abandonments.

**Mr. Pickersgill:** Well, the CNR have not got a centre.

**Mr. Skoberg:** No, but they have an agreement with the employees. It is a recognition of service that did not happen with Canadian Pacific.

**Mr. Pickersgill:** Well the Canadian Pacific thing has been before us, but I do not think the Canadian National is even before us yet, is it?

**Mr. Skoberg:** Well, they were before you.

**Mr. Pickersgill:** The CN?

**Mr. Skoberg:** Under a different system when there is proposed hearings under the former plan that they were talking about.

**Mr. Pickersgill:** I do not ask about these things but the last word I had was that CN's new plan was not before us at all as far as Saskatoon was concerned.

**Mr. Skoberg:** True, but all I am saying is that there was recognition of employees in the Canadian National application, whereas in the Canadian Pacific neither the Canadian Pacific nor the Commission concerned themselves about what would happen to long-term employees.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Une dernière question, monsieur le président.

Des auditions ont lieu jusqu'à présent à propos des différents types de service, le service au client du Canadien Pacifique, le centre Servo du Canadien National; au cours de ces audiences, les compagnies de chemins de fer ont donné des contrats; la Commission a-t-elle l'intention de tenir compte de ces contrats lorsqu'elle prendra des décisions pour que les contrats accordés par les compagnies de chemins de fer soient respectés?

**M. Pickersgill:** Je peux vous assurer que dans le cas de la ligne de Saskatoon du Canadien Pacifique, nous surveillons cela de très près depuis que l'accord a été signé. Monsieur Jones tient actuellement une audience à Saskatoon et il m'a dit que monsieur Lane faisait une seconde tournée d'inspection pour s'assurer que cela était bien fait. Je ne crois pas qu'une surveillance aussi étroite ait jamais été exercée. Nous avons une responsabilité permanente et nous devons nous assurer que ces servo-centres fonctionnent de manière efficace; cependant, nous faisons une enquête pour chaque réclamation.

**M. Skoberg:** Le vrai problème provient du fait que les engagements pris par les sociétés de chemins de fer ne sont pas définitifs et ne les lient pas, tout au moins à l'égard de la Commission.

**M. Pickersgill:** Elles doivent fournir un service. Aussi longtemps que la société de chemins de fer existe, nous pouvons lui ordonner de reprendre un agent ou de remettre un train en service. En fait, nos pouvoirs sont assez étendus dans ce domaine.

**M. Skoberg:** Monsieur Pickersgill, il est malheureux que les employés de Saskatoon aient été traités de manière aussi déplorable. Ceci ne s'est pas passé avec le CN et leurs rapports internes, à cet égard, sont assez bons.

**M. Pickersgill:** C'est possible, le CN n'a pas de centres.

**M. Skoberg:** Non, mais il a passé un accord avec ses employés. Ceci constitue une reconnaissance de services rendus qui n'existe pas avec le CP.

**M. Pickersgill:** Les représentants du CP sont venus témoigner devant nous, mais nous n'avons pas eu de représentants du CN, n'est-ce pas?

**M. Skoberg:** Si, nous en avons eu.

**M. Pickersgill:** Du CN?

**M. Skoberg:** Il s'agissait d'un système différent, lorsque des auditions avaient lieu au sujet du plan qu'ils avaient proposé.

**M. Pickersgill:** Je ne parle pas de cela; je disais que nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner le nouveau plan du CN, en ce qui concerne Saskatoon.

**M. Skoberg:** C'est exact, mais j'affirme que le CN a tenu compte des services rendus par ses employés alors que, dans le cas du CP, ni la Commission, ni le CP ne se sont inquiétés de ce qui arriverait aux employés de longue date.

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** I do not think that is quite true.

**Mr. Skoberg:** I suggest you were aware of it.

**Mr. Pickersgill:** I do not know about Canadian Pacific but we did make inquiries. No case has come to my notice. I understood that most of the employees were given promotions. Indeed, we certainly did not have complaints from employees at all.

**Mr. Skoberg:** Not before the Commission, but since then, after the implementation on the effective date things changed.

**Mr. Pickersgill:** You mean to say some of the employees have been fired or something?

**Mr. Skoberg:** There is not enough space, as you are well aware, for all employees who were going to be displaced with the implementation of the new service. No one is arguing that point. It is the method of placing those employees who were still with the company, and long-term employees received no consideration from the company nor the Commission.

**Mr. Pickersgill:** That is a matter for the employees and the company. We would not have any jurisdiction, but we have the right as human beings before we approve these things to be reasonably satisfied that the thing is humane. We may not have any legal powers, but I take an interest in these matters. All these things are governed by the collective agreements between the railway and the employees. I would feel reasonably confident that if the CPR had not carried out its obligations under the collective agreement, they would have heard from the unions in no uncertain terms.

**Mr. Skoberg:** I just wish what you are saying were true. If everything was covered under the collective agreements then none of these controversies would be possible.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**The Vice-Chairman:** Mr. Pickersgill, could I ask you a question? Would it be possible to have the CTC issue instructions to the railways to keep records of the number of requests for rail transportation that are turned down because reservations are filledup? You would then have an idea whether there should be one or two trains.

**Mr. Pickersgill:** How would you do it? We have discussed this with the railways and we have told them they ought to keep track of it, but how do you do it?

I can give you a case that has nothing to do with the railways, but it did happen at one time when one of the airlines was on strike. There were people telephoning and making reservations on an airline that was not on strike and then never turning up at the airport. I do not know who was making those reservations, but would you count those? It is a very tricky business.

However, I will talk to the railways about it and I would be very happy if you or anyone would suggest any method to me whereby you can really determine what is a request.

**The Vice-Chairman:** I know of cases in the Canadian National where the conductor has wired from Chatham to London saying that he has people standing in the coaches and when he arrives at London they will not put coaches on.

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Je ne pense pas que cela soit exact.

**M. Skoberg:** Je crois que vous le saviez.

**M. Pickersgill:** Je ne sais pas ce qui s'est passé au CP mais nous avons fait des enquêtes. Aucune réclamation précise ne m'est parvenue. Selon ce que je sais, le plupart des employés ont obtenu des promotions. En fait, nous n'avons eu aucune réclamation de la part des employés.

**M. Skoberg:** La Commission n'en a peut-être pas eu mais depuis l'application du nouveau système, les choses ont changé.

**M. Pickersgill:** Vous voulez dire que certains employés ont été renvoyés?

**M. Skoberg:** Comme vous le savez, il n'y avait pas suffisamment d'emplois pour tous les employés qui seraient mutés du fait de l'entrée en vigueur du nouveau service. Personne ne conteste cela. Le problème concerne la méthode consistant à placer les employés qui travaillaient toujours pour la société et il est certain que les employés de longue date ont été totalement ignorés par la société ainsi que par la Commission.

**M. Pickersgill:** Ce problème concerne les employés et la société. Il ne relève pas de notre compétence, mais, avant d'approuver ce genre de mesures, nous avons le droit d'exiger que l'on nous prouve qu'elles sont humaines. Peut-être n'avons-nous aucun pouvoir légal à cet égard, mais le problème nous intéresse. Ces situations sont réglées par les conventions collectives signées entre la société et ses employés. Je ne doute pas que le CP aurait eu affaire au syndicat s'il n'avait pas respecté les termes de la convention collective.

**M. Skoberg:** Si cela pouvait être vrai! Si tout était réglé par les conventions collectives, ce genre de problèmes ne se poserait jamais.

**M. Pickersgill:** Certes.

**Le vice-président:** Monsieur Pickersgill, puis-je vous poser une question? Pourrait-on demander à la Commission canadienne des transports d'exiger des sociétés de chemins de fer qu'elles enregistrent le nombre de demandes qu'elles doivent refuser, parce que les places dans les trains sont complètement réservées? Nous pourrions alors savoir s'il faut un ou deux trains.

**M. Pickersgill:** Comment cela serait-il possible? Nous avons discuté ce problème avec les sociétés de chemins de fer et nous leur avons dit qu'elles devraient tenir de tels registres; mais comment cela pourrait-il se faire?

Je puis vous citer un cas qui n'a rien à voir avec les chemins de fer, mais qui s'est passé lorsque les transports aériens étaient en grève. Des gens téléphonaient à une compagnie d'aviation qui ne faisait pas la grève, pour faire une réservation, et ne se présentaient pas à l'aéroport. Je ne sais pas qui faisait ces réservations, mais comment pourriez-vous en tenir compte? Tout cela est très difficile.

Cependant, j'en discuterai avec les sociétés de chemins de fer et je serais très heureux si vous-même ou quelqu'un d'autre pouviez suggérer une méthode permettant de déterminer les vraies demandes de réservation.

**Le vice-président:** J'ai déjà entendu dire que des conducteurs de train du CN avaient télégraphié de Chatham à London pour dire que des passagers étaient debout dans les couloirs et malgré cela aucun wagon n'était ajouté à London.



[Text]

• 1215

**Mr. Pickersgill:** I wish people would send those complaints on to me. They would soon hear about them. Sure, we could order them to keep track of that. I am thinking rather of somebody telephoning and saying, "I would like to get a reservation next Thursday but the girl who answered the telephone said they were all booked up and would not take my name or anything else". You might call three or four times. Sometimes when trains are late I call the station about 10 times in the hope that they will tell the truth and say when it is really going to come, but they generally will not—perhaps because they do not know—but you cannot tell on this telephone business whether it is the same person calling 10 times or whether it is 10 different people. However, things such as you suggest where the request is made by a person, and especially on a train, will be drawn to the attention of the railway and I will also raise the broader question again. I would be very happy to do this.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. This completes the estimates of the CTC which we will pass at a later meeting.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I thought maybe you were going to get into the book itself. Could I ask one quick question on grants under the Canadian Transport Commission, page 27-66, the reduction from \$700,000 to \$310,000?

**Mr. Pickersgill:** That is just a transfer. Some of the grants that we gave are now being administered by the Transportation Development Agency. That is just an internal arrangement between the two agencies.

**Mr. Skoberg:** You mean there is no reduction then in grants in aid of transportation research to universities, other organizations or individuals?

**Mr. Pickersgill:** No, I have the list here. Our actual in 1970-71 was \$358,125; our forecast for 1971-72 was \$455,000 and our estimate for 1972-73 is \$300,000. That is just to York Toronto and to UBC. The Queens, Waterloo, Manitoba, Montreal and the Institute of Aeronautical Studies have all been transferred to the Transportation Development Agency. Their grants are at least as high as they were before. Indeed, it is intended that all of them will be transferred after this coming year to the Transportation Development Agency.

**Mr. Skoberg:** Is there any way you can increase the railway grade crossing fund from the \$20 million?

**Mr. Pickersgill:** There is no way that I can, but I believe the Minister of Transport is giving some consideration to this at the present time.

**Mr. Skoberg:** It is of great concern, certainly.

**Mr. Pickersgill:** That is really a matter for the government.

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** J'aimerais que les gens m'envoient ces plaintes. Ils auraient des résultats plus vite. Bien sûr, il y a moyen de tenir compte de tout cela. Je pense surtout à l'exemple d'une personne qui appelle et dit «j'aimerais une réservation pour jeudi prochain», mais l'employée qui a répondu au téléphone avait dit qu'il n'y avait pas de place et qu'elle ne voulait même pas prendre son nom. Vous pouvez appeler trois ou quatre fois. Quelquefois lorsque les trains sont en retard j'appelle la gare jusqu'à dix fois en espérant qu'ils me diront à quelle heure ce train va arriver, mais en général ils ne vous le disent pas. C'est peut-être parce qu'ils ne le savent pas, d'ailleurs on ne peut pas savoir si c'est la même personne qui appelle dix fois ou si c'est dix personnes différentes qui appellent. Cependant, la question des appels faits par une personne pour avoir des renseignements sur l'arrivée d'un train, sera portée à l'attention de la compagnie et en même temps nous allons soulever la question générale. Je serai très heureux de le faire.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Ceci termine l'étude des prévisions de la CTC. Les crédits seront votés à une réunion ultérieure.

**M. Skoberg:** Monsieur le président je croyais que nous allions aborder les prévisions elles-mêmes. J'aimerais poser une petite question au sujet de la réduction des subventions de \$700,000 à \$310,000. C'est à la page 27-6 sous la rubrique Commission canadienne des transports.

**M. Pickersgill:** Ce n'est qu'un transfert. Quelques-unes des subventions qui relevaient de notre bureau sont administrées maintenant par le Centre de développement des transports. C'est un accord interne, entre les deux organismes.

**M. Skoberg:** Ce que vous dites, en somme, c'est qu'il n'y a pas eu de réduction dans le nombre de subventions à la recherche sur les transports, accordées aux universités, à d'autres organismes ou aux particuliers?

**M. Pickersgill:** Non, j'ai la liste ici. Les dépenses prévues pour 1970-1971 étaient de \$358,125; nos prévisions pour l'année 1971-1972 étaient de \$455,000 et nos prévisions pour l'année 1972-1973 sont de \$300,000. Ce ne sont que les subventions accordées à l'Université York, l'Université de Toronto et l'Université de la Colombie-Britannique. Les subventions accordées aux universités Queens, Waterloo, Manitoba, Montréal et à l'Institut des études aéronautiques ont toutes été transférées au Centre de développement des transports. Leurs subventions sont aussi élevées qu'elles l'ont été par le passé. D'ailleurs on s'attend à ce que toutes les subventions soient transférées l'année prochaine au Centre de développement des transports.

**M. Skoberg:** Y aurait-il moyen d'augmenter la somme de 20 millions de dollars accordée à la Caisse des passages à niveau?

**M. Pickersgill:** Moi même je ne peux rien y faire, mais je crois que le ministre des Transports étudie la possibilité de le faire.

**M. Skoberg:** C'est une question d'une certaine urgence.

**M. Pickersgill:** C'est au gouvernement qu'il faut s'adresser.

*[Texte]*

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Skoberg. I will contact Mr. Jamieson, the Minister of Transport, to see when he will be available to come before the Committee.

At this time on behalf of the members of the Committee I would like to thank Mr. Pickersgill and his officials for coming to our meeting.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

*[Interprétation]*

**Le vice-président:** Merci monsieur Skoberg. Je vais communiquer avec M. Jamieson, le ministre des Transports, pour savoir quel jour il pourra comparaître devant ce Comité.

Maintenant j'aimerais, au nom des membres du Comité, remercier M. Pickersgill et ses fonctionnaires d'être venus à notre Comité.

La séance est levée.



## APPENDIX TC-2

## COMPARISON OF SAMPLE ONE-WAY RAILWAY PASSENGER FARES—1962 &amp; 1972

Coach Fare:	1962		1972
	(Note) Coach Tourist	Coach Only	
(Transportation only)			
Montreal-Vancouver-CPR.....	\$106.15(1)	\$ 90.99(1)	(4)\$75.90
Montreal-Vancouver-CNR.....	106.15(1)	90.99(1)	(5) 67.00-White Day/Travel
Winnipeg-Vancouver-CPR.....	54.70(3)	50.06(2)	(4) 45.10
Winnipeg-Vancouver-CNR.....	54.70(3)	50.06(2)	(5) 39.00-White Day
Winnipeg-Toronto-CPR.....	41.45(1)	—	(4) 40.70
Winnipeg-Toronto-CNR.....	41.45(1)	—	(5) 35.00-White Day

Lower Berth Plus Transportation  
(Exclusive of Meals\*)

	1st Class	Coach Tourist	
Toronto-Winnipeg-CPR.....	\$ 64.25(1)	\$ 48.75(1)	(4)\$60.50
Winnipeg-Vancouver-CPR.....	75.84(3)	63.25(3)	(4) 69.30
Montreal-Vancouver-CPR.....	144.05(1)	122.80(1)	(4)113.30
Toronto-Regina-CPR.....	84.05(1)	64.65(2)	(4) 77.80
Regina-Vancouver-CPR.....	61.10(3)	48.90(3)	(4) 59.40
Toronto-Winnipeg-CNR.....	\$ 64.25(1)	48.75(1)	(6)\$61.00 - \$66.00(7)
Winnipeg-Vancouver-CNR.....	75.84(3)	63.25(3)	(6) 69.00 74.00(7)
Montreal-Vancouver-CNR.....	144.05(1)	122.80(1)	(6)122.00 131.00(7)
Toronto-Saskatoon-CNR.....	89.90(1)	69.40(1)	(6) 79.00 85.00(7)
Saskatoon-Vancouver-CNR.....	57.30(3)	45.90(3)	(6) 53.00 56.00(7)

} — Red Day Travel

NOTE: These Coach Fares allow purchase of sleeping accommodation.

\*—CPR exclusive of Meals 1962 and 1972.  
CNR exclusive of Meals 1962 only.

## EXPLANATION OF NUMBERED REFERENCE:

- (1)—March 1, 1962 to December 31, 1962.
- (2)—April 1, 1962 to December 31, 1962.
- (3)—All of 1962.
- (4)—February 1, 1972, to Date.
- (5)—January 1, 1972, to Date.
- (6)—January 1, 1972, to May 31, 1972.
- (7)—Published to take effect on June 1, 1972.

APPENDICE TC-2

COMPARAISON DES TARIFS VOYAGEURS (ALLER SEULEMENT)—1962 ET 1972

Tarif des voitures (Transport seulement)	1962		1972	
	(Note)			
	Voiture de touriste	Voiture ordinaire seulement		
Montréal-Vancouver-CP.....	\$106.15(1)	\$ 90.99(1)	(4)\$75.90	
Montréal-Vancouver-CN.....	106.15(1)	90.99(1)	(5) 67.00 tarif blanc	
Winnipeg-Vancouver-CP.....	54.70(3)	50.06(2)	(4) 45.10	
Winnipeg-Vancouver-CN.....	54.70(3)	50.06(2)	(5) 39.00-tarif blanc	
Winnipeg-Toronto-CP.....	41.45(1)	—	(4) 40.70	
Winnipeg-Toronto-CN.....	41.45(1)	—	(5) 35.00 tarif blanc	
Couchette du bas plus transport (Repas non compris)				
	1ère classe	Voiture touriste		
Toronto-Winnipeg-CP.....	\$ 64.25(1)	\$ 48.75(1)	(4)\$60.50	
Winnipeg-Vancouver-CP.....	75.84(3)	63.25(3)	(4) 69.30	
Montréal-Vancouver-CP.....	144.05(1)	122.80(1)	(4)113.30	
Toronto-Régina-CP.....	84.05(1)	64.65(2)	(4) 77.80	
Régina-Vancouver-CP.....	61.10(3)	48.90(3)	(4) 59.40	
Toronto-Winnipeg-CN.....	\$ 64.25(1)	\$ 48.75(1)	(6)\$61.00	\$66.00(7)
Winnipeg-Vancouver-CN.....	75.84(3)	63.25(3)	(6) 69.00	74.00(7)
Montréal-Vancouver-CN.....	144.05(1)	122.80(1)	(6)122.00	131.00(7)
Toronto-Saskatoon-CN.....	89.90(1)	69.40(1)	(6) 79.00	85.00(7)
Saskatoon-Vancouver-CN.....	57.30(3)	45.90(3)	(6) 53.00	56.00(7)

}—tarif rouge

Observation: Ces tarifs prévoient la location de places de couchette  
\*—le CP sans repas en 1962 et en 1972.  
le CN sans repas en 1972 seulement.

- Explication des renvois:
- (1)—du 1<sup>er</sup> mars, 1962 au 31 décembre 1962.
  - (2)—du 1<sup>er</sup> avril 1962 au 31 décembre 1962.
  - (3)—pendant toute l'année 1962.
  - (4)—du 1<sup>er</sup> février 1972 jusqu'à maintenant.
  - (5)—du 1<sup>er</sup> janvier 1972 jusqu'à maintenant.
  - (6)—du 1<sup>er</sup> janvier 1972 au 31 mai 1972.
  - (7)—entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 1972.



## APPENDIX TC-3

## 10-year Comparison, Cross-Canada Bus Fares

	1962	1972	
Montreal-Vancouver.....	\$73.05	\$68.85	-6 per cent
Winnipeg-Vancouver.....	32.95	34.60	+5 per cent
Winnipeg-Toronto.....	31.75	33.40	+5 per cent

## Rail, Bus Fares in Saskatchewan

	1962	1972	
CNR:			
Regina-Saskatoon.....	\$6.20	\$6.20 (Red)	Unchanged
Regina-Prince Albert....	8.35	8.40 "	Less than 1 per cent
Bus (Sask. Transportation Co.)			
Regina-Saskatoon.....	5.50	6.00	+9 per cent
Regina-Prince Albert....	8.15	9.85	+8½ per cent

## APPENDICE TC-3

Tarifs comparés des autobus qui traversent le Canada  
(pour une période de dix ans)

	1962	1972	
Montréal-Vancouver.....	\$73.05	\$68.85	-6 p. 100
Winnipeg-Vancouver.....	32.95	34.60	+5 p. 100
Winnipeg-Toronto.....	31.75	33.40	+5 p. 100

## Tarifs des chemins de fer et des autobus en Saskatchewan

	1962	1972	
CN:			
Régina-Saskatoon.....	\$6.20	\$6.20 (rouge)	aucun changement
Régina-Prince-Albert....	8.35	8.40 ( " )	moins de p. 100
Autobus (Sask. Transport Co.)			
Régina-Saskatoon.....	5.50	6.00	+9 p. 100
Régina-Prince-Albert....	8.15	9.85	+8½ p. cent

APPENDIX TC-4				APPENDICE TC-4			
10-year Comparison of Saskatchewan Transportation Co. Bus Fares				Tarifs comparés des autobus de la Saskatchewan Transportation Co. pour une période de dix ans			
	1962	1972			1962	1972	
Saskatoon-Regina (one way)...	\$5.50	\$6.00	(+9 per cent)	Saskatoon-Régina (aller).....	\$5.50	\$6.00	(+9 p. 100)
Regina-Prince Albert (one way)	8.15	9.85	(+ 8½ per cent)	Régina-Prince-Albert (aller)....	8.15	9.85	+8½ p. 100)
Saskatoon-Prince Albert (one way).....	3.30	3.85	(+15 per cent)	Saskatoon-Prince-Albert (aller)	3.30	3.85	(+15 p. 100)
10-year Comparisons of:				Comparaison pour une période des 10 ans:			
Saskatchewan gasoline tax.....	12 cts per gal.	19 cts per gal.	(+58 per cent)	impôt sur l'essence en Saskatchewan.....	12 cts le gal.	19 cts le gal.	(+58 p. 100)
Saskatchewan diesel fuel tax...	12 cts per gal.	21 cts per gal.	(+75 per cent)	impôt sur le carburant diesel en Saskatchewan.....	12 cts le gal.	21 cts le gal.	(+75 p. 100)
Saskatoon city bus fares.....	8 for \$1 12½ cts each	5 for \$1 20 cts each	(+60 per cent)	autobus du service urbain à Saskatoon.....	8 pour \$1 12½ cts pièce	5 pour \$1 20 cts pièce	(+60 p. 100)
Licence for 6-cylinder Chev.	\$72.00	\$132.00	\$+84 per cent)	permis pour une Chevrolet à 6 cylindres.....	\$72.00	\$132.00	(+84 p. 100)
Bottle of Canadian Club (25 oz)	\$5.85	\$6.50	(+11 per cent)	bouteille de Canadian Club (25 onces).....	\$ 5.85	\$ 6.50	(+11 p. 100)
Case of beer (24 pints).....	\$5.50	\$5.85	(+6½ per cent)	caisse de bière (24 chopines)...	\$ 5.50	\$ 5.85	(+6½ p. 100)



## APPENDIX TC-5

## THUNDER BAY, ONTARIO

(Licensed elevator capacity 105,571,110 bushels at August 1, 1970)

10-year Vessel Shipments (1961-62 to 1970-71) by Grain

Crop Year	Wheat	Oats	Barley	Rye	Flaxseed	Rapeseed	Total
(Thousands of Bushels)							
1961-62.....	179,671	16,991	35,260	4,072	7,868	—	243,862
1962-63.....	201,222	35,792	29,262	6,494	8,212	—	280,982
1963-64.....	347,422	34,671	47,923	4,393	8,645	—	443,054
1964-65.....	277,211	43,930	43,192	4,780	10,020	607	379,740
1965-66.....	371,878	38,862	48,636	6,181	12,689	1,305	479,551
1966-67.....	356,289	35,764	65,875	7,262	12,012	1,481	478,683
1967-68.....	173,282	28,368	37,911	3,327	8,783	363	252,034
1968-69.....	182,726	20,053	41,130	3,294	6,563	1,109	254,875
1969-70.....	218,801	26,370	94,170	3,112	11,108	4,334	357,895
1970-71(1).....	283,915	27,713	156,072	3,807	14,658	14,179	500,344

(1) All 1970/71 figures above and following subject to revision.

## TOTAL GRAIN HANDLED

(Thousands of Bushels)

Crop Year	Shipments(1)			Receipts(1)
	Vessel	Rail	Total	
1961-62*	243,862	7,891	251,753	250,876
1962-63*	280,982	9,125	290,107	293,548
1963-64*	443,054	6,862	449,916	442,059
1964-65*	379,740	5,918	385,658	381,927
1965-66**	479,551	10,369	489,920	480,887
1966-67**	478,683	11,929	490,612	490,685
1967-68**	252,034	16,664	268,698	281,872
1968-69**	254,875	14,271	269,146	262,723
1969-70**	357,895	20,235	378,130	369,844
1970-71**	500,344	23,147	523,491	505,932

(\*\*) includes wheat, oats, barley, rye, flaxseed, rapeseed, buckwheat, mustard seed from 1965-66 to 1970-71.

(\*) includes above grains plus mixed grain and sample grain (in 50 lbs. per bus.) and sunflower seeds 1965-65 to 1961-62.

(1) Shipment Totals and Receipt Totals may not be directly comparable because of crop year carry over.

Source: All data above and following compiled from STATISTICS CANADA—Grain Trade of Canada—Annual Editions.

## CHURCHILL, MANITOBA

(Licensed elevator capacity, 5,000,000 bushels at August 1, 1970)

Handlings by Type of Grain

(Thousands of bushels)

	Wheat	Receipts(1)		Shipments(1)
		Oats	Barley	
1961-62.....	19,500			19,500
1962-63.....	21,508			21,508
1963-64.....	22,280			22,280
1964-65.....	21,659			21,659
1965-66.....	24,732			24,732
1966-67.....	21,316			21,316
1967-68.....	21,216			21,216
1968-69.....	22,867			22,867
1969-70.....	21,559			21,559
1970-71.....	23,297		564	23,861

(1) Total Receipts and Total Shipments may not be comparable due to crop year carry over.

APPENDICE TC-5

THUNDER BAY, ONTARIO

(Élévateurs autorisés ayant une capacité de 105, 571 et 110 boisseaux, au 1<sup>er</sup> août 1970)

Expédition par mer de chaque céréale pour une période de 10 ans (1960-1962 à 1970-1971)

Campagne agricole	blé	avoine	orge	seigle	lin	colza	Total
	(milliers de boisseaux)						
1961-1962	179,671	16,991	35,260	4,072	7,868	—	243,862
1962-1963	201,222	35,792	29,262	6,494	8,212	—	280,982
1963-1964	347,422	34,671	47,923	4,393	8,645	—	443,054
1964-1965	277,211	43,930	43,192	4,780	10,020	607	379,740
1965-1966	371,878	38,862	48,636	6,181	12,689	1,305	479,551
1966-1967	356,289	35,764	65,875	7,262	12,012	1,481	478,683
1967-1968	173,282	28,368	37,911	3,327	8,783	363	252,034
1968-1969	182,726	20,053	41,130	3,294	6,563	1,109	254,875
1969-1970	218,801	26,370	94,170	3,112	11,108	4,336	357,895
1970-1971 (1)	283,915	27,713	156,072	3,807	14,658	14,179	500,344

(1) Tous les chiffres de 1970-1971 sont sujets à révision.

TOTAL DES CÉRÉALES MANUTENTIONNÉES

(Milliers de boisseaux)

Campagne agricole	Expéditions (1)		Recettes(1)	
	bateau	Rail	Total	
1961-1962*	243,862	7,891	251,753	250,876
1962-1963*	280,982	9,125	290,107	293,548
1963-1964*	443,054	6,862	449,916	442,059
1964-1965*	379,740	5,918	385,658	381,927
1965-1966**	479,551	10,369	489,920	480,887
1966-1967**	478,683	11,929	490,612	490,685
1967-1968**	252,034	16,664	268,698	281,872
1968-1969**	254,875	14,271	269,146	262,723
1969-1970**	357,895	20,235	378,130	369,844
1970-1971**	500,344	23,147	523,491	505,932

(\*\*) y compris le blé, l'avoine, l'orge, le seigle, le lin, le colza, le sarrasin, la graine de moutarde de 1965-1966 à 1970-1971.

(\*) y compris les céréales susmentionnées, plus les céréales mélangées, les échantillons (50 livres par boisseau) et les graines de tournesol de 1965-1965 à 1961-1962.

(1) Il se peut que le total des expéditions et le total des recettes ne puissent se comparer directement à cause du report d'une campagne agricole sur l'autre.

SOURCE: Les données ci-dessus et celles qui suivent ont été recueillies à STATISTIQUE CANADA—

Commerce des grains au Canada—Éditions annuelles.

CHURCHILL, MANITOBA

(La capacité des élévateurs autorisés est de 5,000,000 au 1<sup>er</sup> août 1970)

Manutention par type de céréale

(Milliers de boisseaux)

	Recettes(1)			Total
	blé	avoine	orge	
1961-1962.....	19,500			19,500
1962-1963.....	21,508			21,909
1963-1964.....	22,280			21,812
1964-1965.....	21,659			22,204
1965-1966.....	24,732			25,134
1966-1967.....	21,316			21,163
1967-1968.....	21,216			21,877
1968-1969.....	22,867			22,887
1969-1970.....	21,559			22,226
1970-1971.....	23,297		564	23,874

(1) Il se peut qu'on ne puisse comparer les recettes globales et les expéditions globales à cause du report d'une campagne agricole sur l'autre.



## APPENDIX TC-6

## PACIFIC COAST

(Licensed elevator capacity 28,318,500 bushels at August 1, 1970)

## Handlings by Type of Grain

(Thousands of Bushels)

Crop Year	Wheat	Oats	Receipts(2)				Total(1)	Shipments(2)
			Barley	Rye	Flaxseed	Rapeseed		
1961-62.....	147,129	132	12,732	1,032	5,483	6,936	173,791	174,239
1962-63.....	131,537	8,770	5,170	1,667	4,925	5,065	157,611	157,131
1963-64.....	150,055	12,183	30,545	1,676	6,680	5,440	207,466	209,422
1964-65.....	132,878	4,064	17,546	1,315	5,958	8,274	170,655	177,106
1965-66.....	193,073	8,106	16,015	3,812	6,898	12,644	241,517	236,566
1966-67.....	180,176	90	23,309	5,648	6,995	11,759	229,068	231,901
1967-68.....	143,741	234	29,263	3,320	4,512	12,733	194,935	195,740
1968-69.....	157,490	77	12,058	1,645	6,217	12,394	191,262	189,817
1969-70.....	136,525	82	37,178	2,425	7,509	17,868	203,330	201,010
1970-71.....	163,195	47	46,110	5,414	9,240	31,426	257,496	264,358

## 10-year Receipts (Thousands of Bushels)

Crop Year	Vancouver		Victoria	Prince Rupert
	New Westminster			
1961-62.....	165,913		4,427	10,568
1962-63.....	150,407		6,222	3,664
1963-64.....	202,333		7,937	10,475
1964-65.....	167,314		8,705	10,123
1965-66.....	206,560		11,050	17,103
1966-67.....	207,199		11,500	10,996
1967-68.....	176,542		8,421	8,173
1968-69.....	175,438		6,803	4,904
1969-70.....	182,655		5,743	9,284
1970-71.....	239,631		8,986	11,995
Capacity as of August 1, 1970.....	25,208,500		1,040,000	2,250,000

(1) also includes buckwheat and mustard seed from 1965-66 to 1970-71; mixed grain and sample grain (50 lbs. per bushel.) and sunflower seed from 1961-62 to 1964-65.

(2) Total receipts and total shipments may not be directly comparable due to crop year carry over.

APPENDICE TC-6

CÔTE DU PACIFIQUE

(La capacité des élévateurs autorisés est de 28,318,500 boisseaux 1<sup>er</sup> août 1970)

Manutention par type de céréale  
(milliers de boisseaux)

Campagne agricole	blé	Recettes					Total(1)	Expéditions(2)
		avoine	orge	seigle	lin	colza		
1961-1962.....	147,129	132	12,732	1,032	5,483	6,936	173,791	174,239
1962-1963.....	131,537	8,770	5,170	1,667	4,925	5,065	157,611	157,131
1963-1964.....	150,055	12,183	30,545	1,676	6,680	5,440	207,466	209,422
1964-1965.....	132,878	4,064	17,546	1,315	5,958	8,274	170,655	177,106
1965-1966.....	193,073	8,106	16,015	3,812	6,898	12,644	241,517	236,566
1966-1967.....	180,176	90	23,309	5,648	6,995	11,759	229,068	231,901
1967-1968.....	143,741	234	29,263	3,320	4,512	12,733	194,935	195,740
1968-1969.....	157,490	77	12,058	1,645	6,217	12,394	191,262	189,817
1969-1970.....	136,525	82	37,178	2,425	7,509	17,868	203,330	201,010
1970-1971.....	163,195	47	46,110	5,414	9,240	31,426	257,496	264,358

Recettes pendant dix ans (milliers de boisseaux)

Campagne agricole	Vancouver New Westminster	Victoria	Prince Rupert
1961-1962.....	165,913	4,427	10,568
1962-1963.....	150,407	6,222	3,664
1963-1964.....	202,333	7,937	10,475
1964-1965.....	167,314	8,705	10,123
1965-1966.....	206,560	11,050	17,103
1966-1967.....	207,199	11,500	10,996
1967-1968.....	176,542	8,421	8,173
1968-1969.....	175,438	6,803	4,904
1969-1970.....	182,655	5,743	9,284
1970-1971.....	239,631	8,986	11,995
Capcité au 1 <sup>er</sup> août 1970..	25,208,500	1,040,000	2,250,000





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Tuesday, May 2, 1972

Thursday, May 18, 1972

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 8

Le mardi 2 mai 1972

Le jeudi 18 mai 1972

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1972-73

Northern Transportation Company Limited.

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1972-1973

Société des transports du Nord Limitée.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand	Forget
Badanai	Horner
Blackburn	Howe
Crossman	Loiselle
Duquet	Matte

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

McGrath	Skoberg
McNulty	Thomas ( <i>Maisonneuve- Rosemont</i> )
Noble	Thomas ( <i>Moncton</i> )—(20).
Portelance	
Rock	

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Mr. Badanai replaced Mr. Kaplan on May 2, 1972;  
Mr. Howe replaced Mr. Forrestall on May 2, 1972;  
Mr. Noble replaced Mr. McCleave on May 9, 1972;  
Mr. Blackburn replaced Mr. Benjamin on May 15,  
1972.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

M. Badanai remplace M. Kaplan le 2 mai 1972;  
M. Howe remplace M. Forrestall le 2 mai 1972;  
M. Noble remplace M. McCleave le 9 mai 1972;  
M. Blackburn remplace M. Benjamin le 15 mai 1972.

## ORDER OF REFERENCE

Friday, May 5, 1972.

*Ordered*,—That the Standing Committee on Transport and Communications be granted permission to adjourn from place to place within South Western Ontario during the week of May 28, 1972 for the purpose of hearing representations on the adequacy of passenger service in the area and that the necessary supporting staff do accompany the Committee.

ATTEST

## ORDRE DE RENVOI

Le vendredi 5 mai 1972

*Il est ordonné*,—Que permission soit accordée au Comité permanent des transports et des communications de s'ajourner d'un endroit à un autre dans le sud-ouest de l'Ontario pendant la semaine du 28 mai 1972 dans le but d'entendre les représentations qui lui seront faites concernant le service-voyageur du rail dans cette région, et que le personnel de soutien nécessaire accompagne le Comité.

ATTESTÉ

*Le greffier de la Chambre des communes*  
Alistair Fraser

*The Clerk of the House of Commons*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, May 2, 1972.  
(12)

## [Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10.15 a.m., the Vice-Chairman Mr. Turner (*London East*) presiding.

*Members present:* Messrs. Allmand, Badanai, Crossman, Duquet, Loiselle, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(11).

The Committee had for consideration the re-scheduling of the public hearings concerning the adequacy of the passenger service in South Western Ontario.

On motion of Mr. Thomas (*Moncton*), it was

*Agreed*,—that the Committee seek permission to travel to South Western Ontario for the purpose of holding public hearings in London, Chatham, Stratford and Walkerton on the adequacy of passenger service in that area.

On motion of Mr. Rock, it was

*Agreed*,—that the Clerk of the Committee be authorized to place paid advertisements concerning these hearings in local newspapers.

At 10.35 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Thursday, May 18, 1972  
(13)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11.10 a.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*), presiding.

*Members present:* Messrs. Allmand, Duquet, Forget, Howe, Noble, Portelance, Turner (*London East*)—(7).

*Witness:* From the Northern Transportation Company Limited: Mr. W. M. Gilchrist, President.

The Committee had for consideration the Estimates 1972-73 of the Northern Transportation Company Limited.

The Chairman called Vote L110 and invited Mr. Gilchrist to make an opening statement.

The members questioned the witness.

There being no further questions, the Committee adjourned at 11.50 a.m. to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

Le mardi 2 mai 1972  
(12)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 15, sous la présidence de M. Turner (*London-Est*).

*Députés présents:* MM. Allmand, Badanai, Crossman, Duquet, Loiselle, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*)—(11)

Le Comité doit préparer un nouvel horaire des auditions publiques concernant le service-voyageur dans le sud-ouest de l'Ontario.

Sur la proposition de M. Thomas (*Moncton*), il est

*Décidé*,—de demander la permission de se rendre dans le sud-ouest de l'Ontario afin d'y tenir des auditions publiques à London, Chatham, Stratford et Walkerton concernant le service-voyageur de la région.

Sur la proposition de M. Rock, il est

*Décidé*,—d'autoriser le greffier du Comité à faire paraître dans les journaux locaux des annonces concernant ces auditions.

A 10 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le jeudi 18 mai 1972  
(13)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 10 sous la présidence de M. Turner (*London-Est*).

*Députés présents:* MM. Allmand, Duquet, Forget, Howe, Noble, Portelance, Turner (*London-Est*)—(7)

*Témoins:* De la Société des transports du Nord Limitée: M. W. M. Gilchrist, président.

Le Comité entreprend l'étude du budget des dépenses 1972-1973 de la Société des transports du Nord Limitée.

Le président met en délibération le crédit L-110 et invite M. Gilchrist à faire une déclaration.

Les membres interrogent le témoin.

A la fin de la période des questions, à 11 h 50, le Comité suspend ses travaux, jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by *Electronics Apparatus*)  
Thursday, May 18, 1972

• 1114

## [Texte]

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, we will call Vote L-110, page 27-82 relating to Northern Transportation Company Limited.

## DEPARTMENT OF TRANSPORT

## Non-Budgetary

Vote L110—Loans to Northern Transportation Company Limited, in accordance with terms and conditions prescribed by the Governor in Council, to finance the acquisition of transportation facilities for use on the Mackenzie River and Central Arctic Coast—\$1,000,000.

I will ask Mr. Gilchrist, the President, to make an opening statement.

**Mr. W. M. Gilchrist (President, Northern Transportation Company Limited):** I do not have a prepared statement, gentlemen. Perhaps I could give you a bit of Northern Transportation's history and its development. We operate exclusively within the Mackenzie basin, along the western Canadian Arctic coast, east and west of the delta of the Mackenzie River. We have bases at Waterways and at Liard River. In other words, we take delivery of freight from the railways, the Northern Alberta railway and the Mackenzie Railway, at a river. Of course, another source of goods as far as we are concerned and of freight is the Norman Wells Refinery of Imperial Oil. Those are the three points from which we gather the bulk of our business. There is some back haul but very little. It is practically all a one-way haul from south to north, or downriver.

• 1115

The company came into being back in the early thirties when the discoveries of uranium were first made on Great Bear Lake. Of course at that time there was quite a lot of activity down the Mackenzie. The Hudson's Bay Company was the only common carrier then. LaBine, who at that time was in charge of Eldorado and was in the process of developing the mine at Port Radium on Great Bear Lake, decided that he at least had to control his line of communication and his support system so he acquired this small transportation company that at that time had one tug and two small barges. He extended it up the Great Bear River and into Great Bear Lake. It became a wholly-owned subsidiary of what was then Eldorado Mining and Refining.

When Eldorado Mining and Refining was acquired by the federal government in 1944, Northern Transportation Company Limited came along with it. As a matter of fact, we are the only common carrier on the river. There is one small organization up the Liard that I think has a common carrier licence but has very little impact as far as the mainstream is concerned.

In 1933 or 1934 33,000 tons or less than that were carried. Last year, we carried 283,000 tons and this year, we already have something like about 340,000 to 350,000 tons firm. It will likely go up somewhere between 375,000 and 400,000 tons of freight. To give you some idea of the speed of development, in 1967 we had 167,000 tons of freight, so we have more than doubled in that interim.

That is painting the picture of Northern Transportation with a pretty broad brush. I do not know that I could actually enlarge upon it other than to answer the questions that you may have to ask. If you have any, I would be quite happy of course.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)  
Le jeudi 18 mai 1972

## [Interprétation]

**Le vice-président:** Messieurs, nous étudions le crédit L-110 à la page 27-82 traitant de la Société des transports du Nord Limitée.

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

## Non-budgétaire

Crédit L-110—Prêts à la Société des Transports du Nord Limitée, selon les modalités et conditions prescrites par le gouverneur en conseil, pour financer l'acquisition de matériel de transport devant servir sur le fleuve Mackenzie et sur la côte centrale de l'Arctique—\$1,000,000.

J'invite M. Gilchrist, le président, à nous faire un exposé.

**M. W. M. Gilchrist (Président, Société des transports du Nord Limitée):** Je n'ai pas préparé d'exposé, messieurs. Peut-être, pourrais-je vous parler de l'histoire de la Société des transports du Nord, Limitée. Nous limitons nos services au bassin du Mackenzie, le long de la côte Ouest canadienne de l'Arctique, à l'est et à l'ouest du delta de la rivière Mackenzie. Nous avons des bases à Waterways et à la rivière Liard. Autrement dit, sur la rivière, nous acceptons la livraison de fret des compagnies ferroviaires, la Northern Alberta et la Mackenzie. De plus, d'autres marchandises viennent de la raffinerie Norman Wells Imperial Oil. Voilà les trois sources de notre commerce. Même si nous avons un transport en sens inverse, presque tout le transport se fait du sud au nord, dans le sens du courant.

La compagnie a vu le jour dans les années 30 au moment des premières découvertes d'uranium au Grand lac de

l'Ours. A ce moment-là le Mackenzie bourdonnait d'activité. La compagnie de la Baie d'Hudson était le seul transporteur public. M. LaBine, qui à ce moment-là dirigeait Eldorado et ouvrait une mine à Port Radium sur le Grand lac de l'Ours, décida de contrôler ses moyens de communication et son système d'approvisionnement; et il acheta une petite compagnie de transport possédant un remorqueur et deux petites péniches. La compagnie desservait la rivière et le lac Grand de l'Ours et devint une filiale de l'Eldorado Mining and Refining.

Lorsque Eldorado Mining and Refining est passé aux mains du gouvernement fédéral en 1944, la Société de transport du Nord Limitée est née. En fait, elle est le seul transporteur public sur la rivière. Il y a une petite organisation sur le Liard possédant une licence de transporteur public mais elle n'offre que des services très limités.

En 1933 ou 1934 le transport se chiffrait à 33,000 tonnes à peu près. L'an dernier, nous avons transporté 283,000 tonnes et cette année, nous avons déjà transporté 340,000 ou 350,000 tonnes. Nous nous attendons à un total de 375,000 à 400,000 tonnes de fret. Afin de vous donner une idée de la vitesse d'expansion, en 1967 nous avons transporté 167,000 tonnes de fret, dans l'intervalle ce montant a été doublé.

Voilà un portrait global de la Société des transports du Nord Limitée. La meilleure façon de compléter ce tableau serait de répondre à vos questions. Si vous en avez, je serais heureux de vous répondre.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Sir, is your company involved in any way with the proposals to build an integrated transportation system up the Mackenzie valley? Are you involved in that planning in any way?

**Mr. Gilchrist:** If you mean involved in the actual planning, and speaking of an integrated system, there has been very little work done regarding an integrated system as yet.

• 1120

**Mr. Allmand:** Yes.

**Mr. Gilchrist:** We will become involved in practically any major sized development in the North because we are part and parcel of your transportation system.

The river transportation is perhaps the one that is readily available now, so we will even become deeply involved in the construction of a road, because I think the construction of the highway will have to be carried on at a number of places, both north and south, and we will have to take in the equipment and supplies or a good portion of them.

Any study of transportation within the Mackenzie valley or any integrated plan developed would have to take into consideration more than transportation because we do carry, by a large margin, the greatest tonnage in Northern Canada—even East or West, actually.

**Mr. Allmand:** Would you be obliged to expand your operations considerably to meet the requirements of building this road and the pipeline, if the pipeline does go through, and would you be able to meet those expansion requirements?

**Mr. Gilchrist:** The requirements to expand to support the construction of a road would not be major.

**Mr. Allmand:** You would not need extra vessels?

**Mr. Gilchrist:** Very little, because it is largely equipment. I do not think we would be called upon, for instance, to move gravel or anything of that nature. It would be largely equipment that we would be handling and the oil required for that equipment and for the support of the camps, and so forth. This is not a large tonnage situation but it is considerable; I have no hesitation in saying that we could handle it.

You mentioned another point, of which the road is just an integral part, which is the general development of the North taking in re-supply of communities like Yellowknife, Simpson, Inuvik, Coppermine and so on, Shepherd Bay away over to the East and Gjoa Haven, all these small communities, some of them on Bear Lake—in fact, the fishing lodges on Bear Lake—and Snowdrift and Reliance on Great Slave Lake, and in to Lake Athabasca which is a separate situation.

That is expanding and oil exploration is expanding quite rapidly and that is what we are involved in today. When I mention the 375,000 to 400,000 tons that we will handle this year, this is re-supply of communities and of oil and gas exploration in the delta and up and down the river.

Just one point before I leave that; the road construction would be included and there is not going to be just one road. Certainly there will be the main highway but there are going to be others, the Dempster highway, and so forth. That is a continuing thing. Oil and gas exploration and development are going to go on for many years because you have history behind you there. For instance,

[Interpretation]

**Le vice-président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur, votre société s'intéresse-t-elle aux projets de construction d'un système de transport intégré pour la Vallée du Mackenzie? Vous en occupez-vous?

**M. Gilchrist:** Si vous pensez à la planification d'un système intégré, jusqu'à maintenant très peu de choses ont été faites.

**M. Allmand:** Oui.

**M. Gilchrist:** Nous allons participer à presque tous les projets importants dans le Nord, car nous faisons partie de votre réseau de transport.

Le transport sur le fleuve est peut-être celui qui est le plus accessible maintenant. Mais nous devons nous engager plus encore dans la construction de routes. A mon avis, la construction de la route devra se faire à plusieurs endroits, à la fois au nord et au sud et nous devrons y acheminer le matériel et les approvisionnements, en grande partie du moins.

Toute étude de transport dans la vallée du Mackenzie ou tout plan intégré devra tenir compte de plus de choses que le transport uniquement, car nous transportons de loin le plus fort tonnage dans le nord du Canada, et même dans l'est ou dans l'Ouest.

**M. Allmand:** Seriez-vous obligés d'augmenter vos activités considérablement pour satisfaire aux exigences de la construction d'une telle route et du pipeline, si le pipeline y passe? Ou pourriez-vous faire face à une telle expansion?

**M. Gilchrist:** Ces exigences d'expansion à cause de la construction d'une telle route ne seraient pas très grandes.

**M. Allmand:** vous n'aurez pas besoin de navires additionnels?

**M. Gilchrist:** Très peu, surtout de matériel. Je ne crois pas qu'on nous demande par exemple de transporter du gravier ou autre chose du genre. Nous aurons à nous occuper surtout de matériel et du pétrole nécessaire pour ce matériel et pour les camps. Le tonnage sera important sans cependant être énorme et je suis sûr que nous pouvons y faire face.

Vous venez de me parler d'une autre question, dont la route n'est qu'un aspect; il s'agit de l'expansion régionale du Nord et du réapprovisionnement des collectivités telles que Yellowknife, Simpson, Inuvik, Coppermine et autres, Sheppard Bay à l'est et Gjoa Haven, toutes les petites localités dont certaines se trouvent sur le Grand lac de l'Ours, les camps de pêche sur le Grand lac de l'Ours, Snowdrift et Reliance sur le Grand lac des Esclaves et jusqu'au lac Athabasca dont la situation est différente.

Tout ce secteur prend de l'expansion et les explorations pétrolières s'accroissent rapidement. Voilà ce dont nous nous occupons aujourd'hui. Lorsque je dis que nous transporterons de 375,000 à 400,000 tonnes cette année, il s'agit de réapprovisionnement des localités, de l'exploration du pétrole et du gaz dans le delta du Mackenzie en aval et en amont du fleuve.

Avant de passer à un autre sujet, je dois dire que la construction de la route serait incluse et qu'il n'y aura pas qu'une seule route. Il y aura certainement une route principale, il y aura d'autres routes également, celle de Dempster par exemple. L'exploration et l'exploitation du pétrole et du gaz vont durer encore plusieurs années. Leduc n° 1,

## [Texte]

Leduc No. 1 came in in February of 1947 and how many wells have been drilled in Alberta since? It has been a continuing thing, and we are talking about an area that is just as large and perhaps more attractive geologically and has greater potential. This is going to go on and the logistic requirement of your communities are going to continue to go up about 33 per cent a year.

• 1125

**Mr. Allmand:** You said the communities are growing?

**Mr. Gilchrist:** The general demand in the communities is a growth. For instance, the territorial government have moved to Yellowknife. The oil has just gone up. Take Inuvik also. The halo of activities that is centred around your administration of the Northwest Territories and the support of your mineral exploration will continue to grow at about 3 per cent a year. I am speaking about the basic communities.

The oil exploration has tended to go up and down in recent times, but now you have got the real surge with the discoveries on Richardson Island and around Tuktoyaktuk and so forth. You have got a basic situation there that is going to go on for, as far as I can see, a long long time. You may get a flattening off of the increase. I think next year we will be up to around 450,000 maybe a little bit more, then it will likely peak off perhaps at 600,000. It is a pure guess.

Now besides that—and this is why I keep hammering away at this point—you are going to have the pipeline construction which in itself is going to be a major project. This is going to require a fair amount of movement on the river. I think to do it in the time framework in which they are talking you are going to have to move a great deal of the actual pipe and supply and equipment and so forth on the river. We are looking upon that—and I keep warning people to make certain that they look upon this—as a separate thing. It may mean special equipment, but this is going to require a large quantity of equipment. If our estimates of what has to be moved on the river come about—and I think most of our estimates are not going to be too far out—we will get up between half a million and one million tons of freight in one season connected with the pipeline. It will extend over several seasons but that will be the peakload. That has to be and will be superimposed on top of your routine resupply which must go on all the time.

**Mr. Allmand:** The point is that you feel your company is able to handle this and you are providing for it to take place.

**Mr. Gilchrist:** We have already provided for and planned very specifically for the basic resupply. As for the pipe situation, as they come and talk to us, we will say we have to have a year's notice on this. You just cannot arrive at our door tomorrow morning with 1,000 miles of 48-inch pipe and say, "Will you move it?" This just cannot be done.

We have done a lot of work and we have done a lot of thinking in this thing and there is no reason that we can see that given adequate notice—and I am asking for one year—that we would not be able to handle whatever it is we require. For instance, the rail terminal and the transfer point at Hay River is designed with pipelines in mind.

## [Interprétation]

par exemple, a débuté en février 1947. Combien d'autres puits ont été forés en Alberta depuis? Cela n'a pas cessé et nous parlons d'une région qui est importante du point de vue géographique, attrayante du point de vue géologique et qui est pleine de ressources. Ce n'est pas fini et il faudra aussi toujours approvisionner les collectivités.

**M. Allmand:** Vous avez mentionné que les collectivités prenaient de l'expansion?

**M. Gilchrist:** La demande générale qui y existe est signe de croissance. Le gouvernement territoriale, par exemple, s'est déplacé à Yellowknife. Le pétrole vient tout juste de surgir. Prenez Inuvik également où le halo des activités qui se centrent autour de votre administration des Territoires du Nord-Ouest et le soutien accordé à l'exploration minière continueront d'augmenter d'environ 3 pour cent par année. Je parle des collectivités de base.

L'exploration pétrolière a connu des hauts et des bas récemment, mais connaît maintenant un regain d'activité avec les découvertes de l'île Richardson, autour de Tuktoyaktuk, par exemple. C'est donc une situation que devrait continuer, à mon sens, pendant longtemps. L'augmentation se stabilisera peut-être à un moment donné. Je crois que l'an prochain ils atteindront 450,000 tonnes, peut-être un peu plus, nous aurons ensuite probablement une période de pointe de 600,000 tonnes. Ce n'est qu'une pure hypothèse.

A part cela, et c'est pourquoi j'insiste sur ce point, vous aurez la construction du pipeline qui, en elle-même constitue un projet majeur qui exigera passablement de transport sur le fleuve. Sa réalisation dans les délais dont on parle suppose qu'il faudra transporter, entre autres, le pipeline lui-même, les approvisionnements et le matériel sur le fleuve. Nous croyons qu'il s'agit là d'une activité séparée, nous le savons et nous avertissons les autres de la considérer comme telle. Cela signifie qu'il faudra peut-être du matériel spécial, mais il en faudra sûrement une grande quantité. Si nos prévisions de ce qui doit être transporté sur le fleuve se réalisent, et je crois que nos prévisions dans l'ensemble sont justes, nous aurons entre un demi-million et un million de tonnes de fret dans une saison, toujours dans ce projet de pipeline. Ce travail devra se prolonger sur plusieurs saisons, mais je parlais de la période de pointe. Ce travail viendra s'ajouter à la routine habituelle, au réapprovisionnement qui doit se faire sans arrêt.

**M. Allmand:** Vous croyez que votre société peut s'en acquitter et vous prévoyez que les choses se passeront ainsi.

**M. Gilchrist:** Nous avons déjà fait des plans très précis pour le réapprovisionnement. Pour ce qui est du pipeline, quand on nous consultera, et nous diront qu'il nous faut un préavis d'une année. Vous ne pouvez pas tout simplement frapper à notre porte demain matin avec 1,000 milles de pipeline de 48" de diamètre et nous dire: «Voulez-vous les transporter?». C'est impossible.

Nous avons bien travaillé et nous avons beaucoup réfléchi. Il n'y a pas de raison, si on nous donne un préavis convenable, et nous exigeons un an, que nous ne puissions faire face aux besoins quels qu'ils soient. Le terminus ferroviaire, par exemple, et le point de transfert de Hay River sont conçus en fonction d'un pipeline.



[Text]

• 1130

**Mr. Allmand:** Sir, during how many months is the river and Great Slave Lake open for transportation? Is there any possibility of extending that, either on the lake if not on the river, through the use of breakers and so on? Is it more efficient in the winter time to haul things over the ice by tractor trains?

**Mr. Gilchrist:** The tractor train has largely disappeared as a mobile. They are doing it now with 10-, 15-, 20-ton trucks, actually. They are finding that they move more rapidly and that they can move them particularly in that country. Let us go back to your first question what is the season. The summer is roughly four months long. It is actually along the coast. We plan on about 60 days. We seldom get out of Tuktoyaktuk much before July 15. I get pretty nervous if the boats are not back into Tuktoyaktuk harbour by September 15. We have worked until October 1 and going on into October, but you are pushing your luck on this thing.

As you get into the delta and then come down the river, your season extends and you have roughly four months on the river—June, July, August and September are about what you get. We seldom get across the lake. The river is open for navigation about 10 days to two weeks before Great Slave Lake opens. We keep boats at Mills Lake. Unfortunately we do not have a map here but that is down from the mouth of the Mackenzie. We usually chase the ice down the Mackenzie to Norman Wells and by the time the ice is off Great Slave Lake we have a fleet of barges back loaded with oil for the resupply of Yellowknife and various others, Fort Simpson and so forth. It is usually June 10 or so before we are across the west end of Great Slave Lake. It is somewhere around June 15 before we are into Yellowknife.

Starting in Waterways and going into Lake Athabasca, we are usually down the Athabasca to Lake Athabasca by the middle of May and into June. We have been across Lake Athabasca and into the port of Bushell where Eldorado has its uranium mine by May 27 but it usually is June 4 or 5.

**Mr. Allmand:** Yes. Just one final question?

**The Vice-Chairman:** All right.

**Mr. Allmand:** I want to know what your policy is with respect to hiring native people. Is the percentage of native people increasing in the company?

**Mr. Gilchrist:** We do all we can on this thing. We have been trying for years to hire or at least to develop native people to come in. I cannot say that they are increasing. The number of employees of Northern Transportation is increasing and I think the percentage of natives employed is about the same. The Department of Indian Affairs and Northern Development keep watching us pretty closely on this thing. In their yearly examination of our activities in this respect, we usually come off fairly well. This is a seasonal thing. The problem with northern transportation in developing the Indian and native is that it is a seasonal thing. Strangely enough, I do not know why, but many of our pilots on the river were natives or Metis but their number seems to have fallen off generally. To get them to become officers we keep the deck officers and the engine room officers and our agents and subagents the year round. At the peak of the season we have more than 600

[Interpretation]

**M. Allmand:** Pendant combien de mois le fleuve et le Grand lac des Esclaves servent-ils au transport? Y a-t-il possibilité d'étendre cette période, sur le lac sinon sur le fleuve, en utilisant des brise-glaces par exemple? Est-il plus efficace, pendant l'hiver, de transporter les marchandises sur la glace, par auto-trains?

**M. Gilchrist:** L'auto-train a depuis longtemps disparu comme moyen de transport. On utilise maintenant des camions, de 10, 15 ou 20 tonnes. On s'est rendu compte que ces camions peuvent se déplacer plus rapidement, particulièrement dans ce genre de pays. Revenons à la première question concernant la saison. L'été dure environ quatre mois, le long de la côte. Nous prévoyons environ 60 jours et nous sortons rarement de Tuktoyaktuk avant le 15 juillet. Je suis plutôt nerveux si les bateaux ne sont pas revenus au port de Tuktoyaktuk le 15 septembre. Nous avons déjà travaillé jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre, même un peu plus tard, mais c'est prendre des risques.

A mesure que vous vous déplacez vers le delta et le long du fleuve, votre saison est plus longue et vous pouvez compter utiliser le fleuve pendant quatre mois, juin, juillet août et septembre. Nous traversons rarement le lac. Le fleuve est ouvert à la navigation de dix à quinze jours avant l'ouverture du Grand lac des Esclaves. Nous avons des bateaux au lac Mills. Malheureusement, nous n'avons pas de carte pour vous le montrer, mais ce lac est à l'embouchure du Mackenzie. Nous brisons habituellement les glaces le long du Mackenzie jusqu'à Norman Wells et, lorsqu'elles ont disparu du Grand lac des Esclaves, notre flotte de péniches est prête, chargée de pétrole pour le réapprovisionnement de Yellowknife, de Fort Simpson et d'autres endroits. Nous sommes habituellement rendu au 10 juin avant de pouvoir traverser la partie ouest du Grand lac des Esclaves. Et nous sommes à Yellowknife vers le 15 juin.

En empruntant les voies navigables, nous passons dans la rivière Athabasca et nous arrivons au lac Athabasca vers le milieu du mois de mai ou au début de juin. Nous avons déjà traversé le lac Athabasca jusqu'au port de Bushell, où l'Eldorado a sa mine d'uranium, le 27 mai, et habituellement nous n'y sommes qu'au 4 ou 5 juin.

**M. Allmand:** Très bien. Puis-je poser une dernière question?

**Le vice-président:** Oui.

**M. Allmand:** Je voudrais savoir quelle est votre politique concernant l'embauche des autochtones. Le pourcentage a-t-il augmenté dans cette société?

**M. Gilchrist:** Nous faisons tout notre possible. Nous tentons depuis des années de les embaucher ou du moins de les former pour travailler chez nous. Je ne veux pas dire que leur nombre a augmenté. Je crois que le nombre des employés de la société de transport du Nord Limitée a augmenté et que le pourcentage des autochtones est resté environ le même. Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien nous surveille de très près. Leur enquête annuelle sur nos activités nous est habituellement favorable car il s'agit d'un travail saisonnier. Le problème de la Société de transport du Nord Limitée à l'égard de la formation des Indiens et des autochtones est le travail saisonnier. Il est étrange, je ne sais pas pourquoi, que beaucoup de nos pilotes sur le fleuve soient des autochtones ou des métis, mais leur nombre semble avoir diminué de façon générale. Pour leur permettre de devenir officiers, nous employons à l'année longue les officiers de pont et des

[Texte]

people and roughly 225 permanently on the payroll the year round.

• 1135

**Mr. Allmand:** Two hundred and twenty five native people.

**Mr. Gilchrist:** No. I am speaking totally. I cannot give you the percentage offhand, but it is much higher on the casual labour side. Bringing them up seems to have been quite a problem. By the way my experience with the native people goes back a long time. My father was an Indian agent and farming instructor in the West. As a youngster, I was deeply involved in this thing. I will give you the impact of the two situations: the permanent, and the semipermanent situations. At the Beaverlodge Mine on the North shore of Lake Athabasca, which is an Eldorado operation, we had upwards of 900 to 1,000 at one time. Now due to the demand for uranium, we are down to around 400.

In 1953, when I went in there as Assistant Manager, we hired a few of the Camsell Band which was near there. The summertime is their holiday time and they went off. They came back in the fall and we put them on again and so forth. The problem is that your junior supervisor and so forth is undependable. You have a problem there.

We now have about 20 members of that band, which consists perhaps of 30 families permanently, on the payroll. They are doing well to the point where we are actually moving them now into company houses and so forth. We are pretty strict with them in this respect. This is a permanent situation in which they could advance. It will take another generation. When you have this interruption it is difficult.

**Mr. Allmand:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, Mr. Gilchrist, we have often been told the Northern Transportation Company is one of the Crown corporations that is profitable. How has it been this last year? Are you making money? What is your net profit or your net loss? Where do you stand?

**Mr. Gilchrist:** In the last two years, we have shown a book loss. Last year we did show a little out-of-pocket loss on this. We had the sudden upsurge in 1969 and 1970 when we reached \$280,000. Last year, we reached \$283,000.

That was the first time since it was taken over in 1944 the company has shown a loss. This year we are estimating about \$.75 million profit on this thing. Practically all the loss was due to the interest we pay on the money we borrowed to expand our fleet to take care of this remarkable expansion that we have had in the last two years. For instance, in 1970, we showed a loss of \$544,452 but we have actually paid \$1,019,333 in interest to the government. In 1971, we showed a loss of \$1,221,820 but we paid \$1,159,778 in interest.

• 1140

**Mr. Howe:** Of course, you are asking for a million dollars for development in the estimates.

**Mr. Gilchrist:** That is correct, yes.

**Mr. Howe:** Are you going to be able to pay the interest on it?

**Mr. Gilchrist:** When I told you we would be in the black this year by almost three quarters of a million dollars, that envisaged the payment of \$1,335,000 in interest.

[Interprétation]

salle de machines ainsi que nos agents. Au moment de l'année où nous sommes le plus occupés, nous avons plus de 600 employés, dont 225 font partie de l'effectif constant.

**M. Allmand:** 225 autochtones?

**M. Gilchrist:** Non, il s'agit du nombre total. Je ne pourrais vous dire de but en blanc la proportion, mais elle est beaucoup plus élevée pour les travailleurs occasionnels. Cela a été tout un problème de les recruter. Je dois ouvrir une parenthèse et vous dire que mon expérience avec eux remonte à de nombreuses années, en fait à l'époque où j'étais enfant. Mon père était déjà instructeur des Indiens. Je pourrais vous parler maintenant des emplois qui sont permanents et des autres qui sont semi-permanents. A la mine de Beaverlodge sur la côte nord du lac Athabasca, qui est une mine de la Société Eldorado, nous en avions à un moment donné de 900 à 1,000; actuellement, nous n'en avons que 400.

En 1953, lorsque je suis devenu directeur adjoint, nous avons engagé plusieurs membres de la bande de Camsell, qui demeuraient près de cet endroit. L'été, les Indiens étaient en vacances et ne revenaient qu'à l'automne, époque à laquelle nous les avons de nouveau engagés. Le problème est que dans le cas des surveillants juniors, il n'est pas très facile de compter sur eux.

Environ 20 membres de la bande, qui se compose de 30 familles, travaillent à plein temps avec nous. Ils travaillent bien et nous les logeons actuellement dans les maisons de la compagnie. Nous sommes assez stricts avec eux et je crois qu'ils font des progrès mais la situation ne sera vraiment stabilisée que dans une génération.

**M. Allmand:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, monsieur Gilchrist, on nous a souvent dit que la Société des transports du Nord est une des sociétés de la Couronne qui font des bénéfices. Quels sont vos bénéfices ou vos déficits nets?

**M. Gilchrist:** Au cours des deux dernières années, nous avons eu un déficit. Nos livres l'année passée accusaient un petit déficit, ce qui est dû à l'augmentation rapide du transport en 1969 et 1970 lorsque nous avons atteint \$280,000 et l'année dernière \$283,000.

C'était la première fois depuis 1944 que nous avons un déficit. Cette année-ci nous espérons faire un bénéfice d'environ \$750,000. En fait ce déficit était dû à l'intérêt que nous payons sur l'emprunt destiné à accroître notre flotte. Par exemple, en 1970, nous avons accusé une perte de \$544,452 mais nous avons en fait versé \$1,019,333 d'intérêt au gouvernement. En 1971, nous avons accusé une perte de \$1,221,820 mais nous avons versé \$1,159,778 d'intérêt.

**M. Howe:** Vous demandez, dans votre budget, 1 million de dollars pour le développement.

**M. Gilchrist:** C'est exact.

**M. Howe:** Allez-vous pouvoir payer l'intérêt sur cette somme?

**M. Gilchrist:** Lorsque je vous ai dit que nous aurions cette année un solde d'environ trois quarts de million de dollars, cela comprenait le paiement de \$1,335,000 d'intérêt.



[Text]

**Mr. Howe:** Are your interest charges going up or down? Apparently your profit and loss statement is involved with the interest charges. When do you expect to get out from under those? When are these loans going to be written off?

**Mr. Gilchrist:** As we see it now, we will be reducing our loan position from 1973 onwards. We are estimating that we will be down to about \$12 million in 1976. We will be paying it off then at about the rate of \$6 million a year.

**Mr. Howe:** You do not think you will have to come back for more loans, do you, to increase your operation program?

**Mr. Gilchrist:** We are estimating that we are going to have to have loans to the effect of about \$6.5 million in 1973; \$5 million in 1974, and \$1 million in 1975. Again, keep this divided in your mind. This is for the resupply. If pipelines are imposed upon that, this will be a different thing. There may be more money involved than that but there will have to be a direct charge to the pipelines, we hope.

**Mr. Howe:** Has the development of the oil sands in that northern area increased your business?

**Mr. Gilchrist:** No. It is less than 20 miles beyond Waterways and Waterways is the terminus of the Alberta and Northern Railway, you see.

**Mr. Howe:** The railways are appreciating the increased business out of that, are they?

**Mr. Gilchrist:** Not too much because you have a direct pipeline to the Great Canadian Oil Sands Limited. Certainly they have had some increase in business because the town has increased.

**Mr. Howe:** There is one other question about an integrated system of transportation which Mr. Allmand was asking about. You may have given this some thought. Why have the railroads not gone into the possibility of building a railway up through there and selling unit oil trains like they are using unit coal trains and unit wheat trains. Have there been studies made—this may not be in your field—as to the feasibility of the possibility of getting the oil out of the North by unit train rather than pipeline?

**Mr. Gilchrist:** The group has been headed by the Alberta Gas Trunk Line Co. Ltd. on this study. They have looked at this thing and it is certainly a possibility as long as you have the volume. But from the viewpoint of operating, construction and capital, it is questionable whether this, at least in my opinion anyway, is a practical solution to the problem. I would think the pipelines will win.

• 1145

**Mr. Howe:** Ecologically, of course, there would not be as much hazard with the train really as there would be with the pipeline. If there was a break in the pipeline, that is really a major disaster up there whereas a wreck of a train would not be as difficult to fix.

**Mr. Gilchrist:** This is a possibility. Gas, of course, does not have that impact on the ecology if you do have a break. The amount of oil that would be released with a break would, of course, depend on your safety arrangements for cutting it off.

[Interpretation]

**M. Howe:** Votre intérêt augmente-t-il ou diminue-t-il? Apparemment, votre état de profits et pertes tient compte de vos frais d'intérêt. Quand pensez-vous les récupérer? Quand ces prêts seront-ils amortis?

**M. Gilchrist:** Comme vous le constatez, nous allons réduire nos prêts à partir de 1973. Nous pensons arriver à environ 12 millions de dollars en 1976. Nous les rembourserons alors au taux de 6 millions de dollars par an.

**M. Howe:** Vous ne pensez pas avoir recours à d'autres prêts pour augmenter votre programme d'activité?

**M. Gilchrist:** Nous pensons avoir besoin de prêts d'environ 6.5 millions de dollars en 1973, 5 millions de dollars en 1974 et 1 million de dollars en 1975. Là encore, il faut faire une distinction. Il s'agit du nouvel approvisionnement. S'il s'y ajoute des oléoducs, la situation sera différente. Il faudra peut-être davantage d'argent mais il faudra prélever directement une somme pour les oléoducs.

**M. Howe:** Le développement des sables pétrolifères, dans la région du nord, a-t-il augmenté vos activités?

**M. Gilchrist:** Non. Ils sont situés à moins de 20 milles de Waterways, qui est le terminus du chemin de fer de l'Alberta et du Nord.

**M. Howe:** Les chemins de fer apprécient l'augmentation d'activité qui en résulte, n'est-ce pas?

**M. Gilchrist:** Pas tellement, car il existe un oléoduc direct vers les *Great Canadian Oil Sands Limited*. Les activités commerciales ont certainement augmenté puisque le village s'est développée.

**M. Howe:** M. Allmand a posé certaines questions sur un système intégré de transport. Vous y avez peut-être réfléchi. Pourquoi les chemins de fer n'ont-ils pas envisagé de construire un chemin de fer dans cette région et de vendre des trains-blocs de pétrole comme ils utilisent des trains-blocs de charbon et de céréales? Ceci n'appartient peut-être pas à votre domaine, mais a-t-on effectué des études sur la possibilité de transporter le pétrole du Nord par trains-blocs plutôt que par oléoduc?

**M. Gilchrist:** L'étude a été menée par l'*Alberta Gas Trunk Line Company Limited*. Ils ont envisagé la question et il existe sûrement certaines possibilités, pourvu que le volume soit suffisant. Mais du point de vue des frais de fonctionnement, de construction et des coûts d'investissement, je doute que ce soit une solution pratique. Je suis porté à croire que les pipes-lines gagneront la partie.

**M. Howe:** Le train ne constitue vraiment pas un danger plus grand que le pipe-line, au point de vue écologique. Une rupture du pipe-line serait vraiment désastreuse dans cette région, tandis qu'il ne serait pas aussi difficile de réparer les dommages causés par un accident ferroviaire.

**M. Gilchrist:** C'est bien possible. Mais une fuite dans un gazoduc n'a pas de telles répercussions sur le milieu. Et la quantité de pétrole déversée à la suite d'une rupture dépend évidemment des dispositifs de sûreté permettant d'en couper l'arrivée.

## [Texte]

**Mr. Howe:** I see.

**Mr. Gilchrist:** To give you some idea of the thing is, someone said a pipeline down the Mackenzie is something like a silk thread stretched from one end of Manhattan Island to the other. There is the possibility of an oil spill but if the line is well constructed, it should come under control very rapidly.

**Mr. Howe:** Of course, it is not just the spill either. It is the fact that it has to be heated all the way through and once there is a break your heat conduits might be interfered with and the whole thing would be tightened up with the frost.

**Mr. Gilchrist:** This, of course, depends on the speed with which you can effect repairs on the thing. I would like you to remember that this comes out of the ground at roughly 170 degrees of temperature. Actually, in some cases they have to cool it. There have been studies under way now as to whether they can just leave this and maintain the heat in it. In most cases, however, they have to cool the oil due to corrosion problems and so forth. There is that possibility, of course. Your line must be very well insulated.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** I have two brief questions, Mr. Gilchrist. Have you found that there has been increasing competition from air freight or does the increase in air freight affect your business at all?

**Mr. Gilchrist:** We are quite conscious of this thing because Eldorado also has Eldorado Aviation, which in the forties carried more freight annually than any other airline on the North American Continent. It is not great. We apply a formula to this thing, and where you have got low weight, high cost, it is better to have it on an as-you-require-it basis. In other words, you do not tie up your capital. This is what decides whether you move it by air or by water or whatever surface transportation you have.

**Mr. Allmand:** It would seem to me then that there is room for expansion for both the water transport and the air transport.

**Mr. Gilchrist:** Yes. I think this is a misconception. There is going to be room for expansion for all modes of transportation down the Mackenzie. Each will play its part. The roads will play their part; the air must play its part, largely, of course, for passengers, and your water with boats.

**Mr. Allmand:** My final question, Mr. Chairman, is on a sort of lighter vein. I read an article about a year ago about this boat that operates on the Mackenzie in the summer bringing tourists. Is that boat owned by your company?

• 1150

**Mr. Gilchrist:** No.

**Mr. Allmand:** It is not?

**Mr. Gilchrist:** No. It is one phase of the transportation business that I am not too anxious to get into. It is a very specialized thing. I know the man involved quite well. He was one of our captains at one time. I think he is going to make a success of it. I do not know whether you know how it runs or not.

## [Interprétation]

**M. Howe:** Je comprends.

**M. Gilchrist:** Afin de vous en donner une meilleure idée, quelqu'un a comparé le pipe-line du fleuve Mackenzie à un fil de soie tendu entre les deux extrémités de l'île de Manhattan. La possibilité de fuites existera toujours mais on pourra en venir à tout très rapidement si le pipe-line est bien construit.

**M. Howe:** Il n'est pas seulement question des fuites elles-mêmes. Il y a aussi le fait que le pipe-line est chauffé sur toute sa longueur. Une rupture du pipe-line pourrait endommager les conduits thermiques et tout gèlerait.

**M. Gilchrist:** Ici encore, tout dépend de la rapidité avec laquelle on peut faire les réparations. Souvenez-vous que la température du pétrole, lorsqu'il est extrait, est d'environ 170 degrés. En fait, on doit parfois le refroidir. On étudie présentement la possibilité de le laisser à cette température. Cependant, dans la plupart des cas, il faut le refroidir à cause de certains problèmes de corrosion et d'autres problèmes. Mais cette possibilité existe quand même et il n'y a qu'à très bien isoler le pipe-line.

**M. Howe:** Merci.

**Le vice-président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur Gilchrist, la concurrence de la part des moyens de transport aérien a-t-elle augmenté? L'augmentation du fret aérien touche-t-elle votre entreprise?

**M. Gilchrist:** Nous nous intéressons beaucoup à cette question parce que la société Eldorado possède également Eldorado Aviation, qui a transporté annuellement plus de marchandises que n'importe quelle autre société nord-américaine au cours des années 40. Mais ce n'est pas la meilleure solution. Nous avons une formule à cet égard. Lorsqu'il est question d'une masse peu importante, et de frais élevés, il est préférable de n'y recourir que si cela s'impose. Ainsi, on n'immobilise pas de capitaux. Et c'est ce qui permet de décider si le transport doit s'effectuer par voie aérienne, maritime ou terrestre.

**M. Allmand:** Il me semble alors que les moyens de transport aérien et maritime peuvent encore progresser.

**M. Gilchrist:** Oui. Et pour qu'il n'y ait pas de malentendu, tous les moyens de transport peuvent encore progresser le long du Mackenzie. Chacun d'eux aura son rôle. Les routes auront un rôle; le transport aérien aura le sien, à cause surtout des passagers; et les eaux pourront servir aux navires.

**M. Allmand:** Ma dernière question fait un peu moins sérieux. J'ai lu, il y a à peu près un an, un article au sujet d'un navire qui amène des touristes sur le Mackenzie durant l'été. Ce navire est-il la propriété de votre société?

**M. Gilchrist:** Non.

**M. Allmand:** Vraiment?

**M. Gilchrist:** Non, il s'agit d'un secteur des transports que je n'ai pas envie de traiter. C'est une question très spécialisée. Je connais bien la personne que cela concerne. Il fût l'un de nos capitaines. Je crois qu'il réussira. J'ignore si vous savez comment cela fonctionne.



## [Text]

**Mr. Allmand:** I read the article and saw pictures. It looked very interesting. I would like to take the trip myself.

**Mr. Gilchrist:** Well, if you have the time—I think it is roughly \$700 for 10 days, or close to 10 days—it would be worth while.

**Mr. Duquet:** He operates only for two months.

**Mr. Gilchrist:** Yes, two months is his limit because he cannot operate too early in the spring because he wants to go all the way through to Tuk and the weather gets rather miserable later in the fall. In other words, he would prefer that his passengers be able to sit out on the deck as they do down the river or come up the river.

**Mr. Allmand:** Thank you very much, sir.

**The Vice-Chairman:** Are there any other questions? This completes the estimates of the Northern Transportation Company. On behalf of the Committee I should like to thank Mr. Gilchrist and Mr. Hyndman for appearing here today.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

## [Interpretation]

**M. Allmand:** J'ai lu l'article et j'ai vu les photographies. Cela m'a semblé très intéressant. J'aimerais moi-même faire le voyage.

**M. Gilchrist:** Eh bien, si vous en avez le temps . . . Il me semble que cela coûte environ \$700 pour 10 jours ou à peu près dix jours. Cela en vaudrait la peine.

**M. Duquet:** Cela n'est en vigueur que pendant deux mois.

**M. Gilchrist:** Oui, la limite est de deux mois, car il ne peut pas faire fonctionner ce service trop tôt au printemps. Il veut en effet se rendre jusqu'à Tuk, et le temps devient plus désagréable à l'automne. En d'autres termes, il préfère que ses passagers puissent s'étendre sur le pont lorsque son navire descend ou remonte la rivière.

**M. Allmand:** Je vous remercie, monsieur.

**Le vice-président:** Y a-t-il d'autres questions? Voilà qui complète les prévisions budgétaires de *Northern Transportation Company*. Au nom des membres du comité, j'aimerais remercier messieurs Gilchrist et Hyndman d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

La séance est levée.













HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, May 25, 1972

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 9

Le jeudi 25 mai 1972

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1972-73

Department of Transport

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1972-1973

Ministère des Transports

APPEARING:

The Honourable Don Jamieson  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Don Jamieson  
ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand	Gilbert
Corriveau	Hales
Duquet	Howe
Forget	Lajoie

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

Loiselle	Roberts
Matte	Robinson
McCleave	Rock
McKinley	Rose
Noble	Weatherhead—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Mr. Hales replaced Mr. Thomas (*Moncton*) on May 19, 1972;

Mr. Danforth replaced Mr. McGrath on May 19, 1972;

Mr. Saltsman replaced Mr. Blackburn on May 23, 1972;

Mr. McKinley replaced Mr. Horner on May 25, 1972;

Messrs. Corriveau, Gilbert, Lajoie, McCleave, Robinson and Rose replaced Messrs. Portelance, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Danforth, Badanai and Saltsman on May 25, 1972.

Messrs. Roberts and Weatherhead replaced Messrs. Crossman and McNulty on May 25, 1972.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

M. Hales remplace M. Thomas (*Moncton*) le 19 mai 1972;

M. Danforth remplace M. McGrath le 19 mai 1972;

M. Saltsman remplace M. Blackburn le 23 mai 1972;

M. McKinley remplace M. Horner le 25 mai 1972.

MM. Corriveau, Gilbert, Lajoie, McCleave, Robinson et Rose remplacent MM. Portelance, Skoberg, Thomas (*Maisonneuve-Rosemont*), Danforth, Badanai et Saltsman le 25 mai 1972.

MM. Roberts et Weatherhead remplacent MM. Crossman et McNulty le 25 mai 1972.

## REPORT TO THE HOUSE

Friday, May 26, 1972

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## THIRD REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Monday, February 28, 1972, your Committee has considered the following Votes listed in the Estimates for the fiscal year ending March 31, 1973:

Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications;

Vote L10 relating to the Canadian Overseas Telecommunication Corporation;

Votes 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55 and 60 relating to the Department of Transport;

Vote 65 relating to the Atlantic Pilotage Authority;

Vote 70 relating to the Canadian National Railways;

Votes 75 and 80 relating to the Canadian Transport Commission;

Vote 85 relating to the Great Lakes Pilotage Authority;

Vote 90 relating to the Laurentian Pilotage Authority;

Votes 95, 100 and L105 relating to the National Harbours Board;

Vote L110 relating to Northern Transportation Company Limited;

Vote 115 relating to the Pacific Pilotage Authority; and

Votes 120, L125 and 130 relating to the St. Lawrence Seaway Authority.

Your Committee commends them to the House.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issues Nos. 2 to 9 inclusive).

Respectfully submitted,

*Le président*  
H. PIT LESSARD,  
*Chairman*

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 26 mai 1972

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## TROISIÈME RAPPORT

Conformément à son ordre de renvoi du lundi 28 février 1972, le Comité a étudié les crédits suivants énumérés au budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1973:

Les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications;

Le crédit L10 ayant trait à la Société canadienne des télécommunications transmarines;

Les crédits 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55 et 60 ayant trait au ministère des Transports;

Le crédit 65 ayant trait à l'Administration de pilotage de l'Atlantique;

Le crédit 70 ayant trait aux Chemins de fer nationaux du Canada;

Les crédits 75 et 80 ayant trait à la Commission canadienne des transports;

Le crédit 85 ayant trait à l'Administration de pilotage des Grands Lacs;

Le crédit 90 ayant trait à l'Administration de pilotage des Laurentides;

Les crédits 95, 100 et L105 ayant trait au Conseil des ports nationaux;

Le crédit L110 ayant trait à la Société des transports du nord Limitée;

Le crédit 115 ayant trait à l'Administration de pilotage du Pacifique; et

Les crédits 120, L125 et 130 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le Comité les recommande à l'approbation de la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 2 à 9 inclusivement*) est déposé.

Respectueusement soumis,



## MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, May 25, 1972.

(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11.15 a.m., the Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presiding.

*Members present:* Messrs. Duquet, Hales, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McNulty, Noble, Rock, Turner (*London East*)—(9).

*Also present:* Messrs. Bell, Corriveau, Gilbert, Lajoie and Roberts, Members of Parliament.

*In attendance:* The Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Ministry of Transport:* Mr. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. W. H. Huck, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

The Committee had for consideration the main estimates 1972-73 of the Ministry of Transport.

The Chairman called Vote 1.

The Minister of Transport, Honourable Don Jamieson gave an audio-visual presentation of his estimates and responded to questions thereon.

At 12.30 p.m., the Committee adjourned until 3.30 p.m. this date.

## AFTERNOON SITTING

(15)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 4:05 p.m., the Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presiding.

*Members present:* Messrs. Allmand, Corriveau, Forget, Gilbert, Howe, Lessard (*LaSalle*), Lajoie, Loiselle, McCleave, Rock, Rose, Robinson, Turner (*London East*)—(13).

*Also present:* Messrs. Horner, McGrath and Roberts, M.P.'s.

*In attendance:* The Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Ministry of Transport:* Mr. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. G. E. McDowell, General Manager, Toronto Area Projects Manager; Mr. P. Camu, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of the Estimates of the Ministry of Transport.

And the questioning continuing;

At 5:50 p.m. the Committee adjourned until 8:00 p.m. this date.

## PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 25 mai 1972

(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 11 h 15 aujourd'hui sous la présidence de M. Lessard (*LaSalle*).

*Députés présents:* MM. Duquet, Hales, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McNulty, Noble, Rock, Turner (*London-Est*)—(9).

*Autres députés présents:* MM. Bell, Corriveau, Gilbert, Lajoie et Roberts.

*Aussi présent:* L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. G. Stoner, sous-ministre; M. W. H. Huck, administrateur, Administration du transport aérien du Canada.

Le Comité entreprend l'étude du budget des dépenses 1972-1973 du ministère des Transports.

Le président met en délibération le crédit 1.

Le ministre des Transports, l'honorable Don Jamieson, fait une présentation audio-visuelle de son budget des dépenses et répond aux questions pertinentes.

A 12 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30 aujourd'hui.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(15)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 5 sous la présidence de M. Lessard (*LaSalle*).

*Députés présents:* MM. Allmand, Corriveau, Forget, Gilbert, Howe, Lessard (*LaSalle*), Lajoie, Loiselle, McCleave, Rock, Rose, Robinson et Turner (*London-Est*)—(13).

*Autres députés présents:* MM. Horner, McGrath et Roberts.

*Aussi présent:* L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. G. Stoner, sous-ministre; M. G. E. McDowell, directeur général, directeur des projets de la région de Toronto; M. P. Camu, administrateur, Administration canadienne des transports par eau.

Le Comité reprend l'étude du budget des dépenses du ministère des Transports.

L'interrogatoire se poursuit.

A 17 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures aujourd'hui.

## EVENING SITTING

(16)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:10 p.m., the Chairman, Mr. Lessard (*LaSalle*), presiding.

*Members present:* Messrs. Allmand, Forget, Gilbert, Howe, Lessard (*LaSalle*), Lajoie, McCleave, Robinson, Roberts, Rock, Turner (*London East*), Weatherhead—(12).

*Also present:* Messrs. Horner, McGrath, and Whelan, M.P.'s.

*In attendance:* The Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Ministry of Transport:* Mr. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. I. C. Cornblatt, Assistant Deputy Minister Finance; Mr. G. E. McDowell, General Manager, Toronto Area Airports Project; Mr. W. H. Huck, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. D. F. Knapp, Director, Marine and Ferry Branch; *From the National Harbours Board:* Mr. D. E. Taylor, Chairman.

The Committee resumed consideration of the Estimates of the Ministry of Transport.

And the questioning continuing;

Votes 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55 and 60 relating to the Department of Transport were carried.

Vote 70 relating to the Canadian National Railways was carried.

Votes 65, 85, 90 and 115 relating to the Pilotage Authorities were carried.

Vote L110 relating to the Northern Transportation Company Limited was carried.

Votes 75 and 80 relating to the Canadian Transport Commission were carried.

The Chairman was instructed to report the estimates to the House.

At 10:15 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

## SÉANCE DU SOIR

(16)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Lessard (*LaSalle*).

*Députés présents:* MM. Allmand, Forget, Gilbert, Howe, Lessard (*LaSalle*) Lajoie, McCleave, Robinson, Roberts, Rock, Turner (*London-Est*) et Weatherhead—(12).

*Autres députés présents:* MM. Horner, McGrath et Whelan.

*Aussi présent:* L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. G. Stoner, sous-ministre; M. I. C. Cornblatt, sous-ministre adjoint, Finances; M. G. E. McDowell, directeur général, projets d'aéroports de la région de Toronto; M. Huck, administrateur, Administration du transport aérien au Canada, M. D. F. Knapp, directeur, Direction de la marine et des traversiers; *du Conseil des ports nationaux:* M. D. E. Taylor, président.

Le Comité reprend l'étude du budget des dépenses du ministère des Transports.

Et l'interrogation se poursuit.

Les crédits 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55 et 60 relatifs au ministère des Transports sont adoptés.

Le crédit 70 relatif aux Chemins de fer nationaux est adopté.

Les crédits 65, 85, 90 et 115 ayant trait aux Administrations de pilotage sont adoptés.

Le crédit L110 relatif à la Société des transports du Nord Limitée est adopté.

Les crédits 75 et 80 se rapportant à la Commission canadienne des transports sont adoptés.

Le président est chargé de faire rapport à la Chambre.

A 22 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
R. V. Virr,

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronics Apparatus)

Thursday, May 25, 1972

• 1116

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, while we are waiting for the cameraman to set up his machine, maybe we could start. We have for consideration this morning the estimates of the Minister of Transport and I believe the Minister of Transport has a briefing to give us. While he is giving this briefing he will show us some slides on the machine, but I will ask the Minister to introduce some of his personnel who are here this morning. Mr. Jamieson.

**Hon. Don Jamieson (Minister of Transport):** Thank you very much, Mr. Chairman. Members of the Committee, I will merely introduce those gentlemen who are here at the head table with me. At the extreme right is Mr. Isaac Cornblatt, our Assistant Deputy Minister Finance Corporate Affairs; that is for the financial side of things; our Senior Assistant Deputy Minister, Mr. George Scott whom you have met on many previous occasions no doubt and immediately to my right, in my judgement one of the best Deputy Ministers in the Public Service, Mr. Gerry Stoner. These gentlemen will be available together with various other officials of the department to answer your questions at any time you wish.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Jamieson:** I can begin whenever you are ready.

**The Chairman:** If you are ready you could begin. Is your machine ready?

**Mr. Jamieson:** Yes. If you will excuse me I will stand over here.

Mr. Chairman and members of the Committee, may I call your attention to the screen. It is once again a pleasure to appear before you to discuss the Ministry of Transport's main estimates for the 1972-73 fiscal year. In my opinion these annual sessions before you are most helpful to me in the effective discharge of my duties as Minister of Transport. Similar to the procedure we established during the past two years I will speak in a general way for about 30 or 40 minutes on the highlights of our programs and activities and then answer questions that your Committee will undoubtedly wish to ask. In previous years you have expressed satisfaction with the visual presentation and I hope that we are starting off on a good note in any event.

I should like, Mr. Chairman, to thank you and your Committee for the close attention you have given to transport matters during the past few years. The efforts of the Committee have been directed to many important problems which, because of their complexity have been sometimes almost impossible of solution: taxi services at airports, federal transportation in the Atlantic provinces, motor vehicle traffic safety and the Pilotage Act and organization are a few examples of areas that have been reviewed by your Committee. We may have differed, as might be expected, in our approach, but the challenge has helped us to understand each other's task more sensibly and effectively.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 25 mai 1972.

[Interpretation]

**Le président:** En attendant le technicien, peut-être pourrions-nous commencer. Nous devons étudier, ce matin, le budget du ministère des Transports et je crois que le ministre va prononcer un discours à ce sujet. Au cours de ses remarques, il projettera des diapositives, mais auparavant je voudrais lui demander de nous présenter les membres de son personnel qui l'accompagnent ce matin. Monsieur Jamieson.

**L'hon. Don Jamieson (ministre des Transports):** Merci beaucoup monsieur le président. Messieurs les membres du comité, je veux simplement vous présenter les membres de mon personnel qui sont avec moi ici à la première table. À l'extrême droite, notre sous-ministre adjoint aux finances, M. Isaac Cornblatt; notre sous-ministre adjoint principal, M. George Scott que vous avez dû rencontrer en plusieurs occasions et immédiatement à ma droite, M. George Stoner, à mon avis, l'un des meilleurs sous-ministres de la Fonction publique. Ces messieurs, avec l'aide des autres fonctionnaires, sont prêts à répondre à toutes vos questions.

**Le président:** Merci.

**M. Jamieson:** Je peux commencer aussitôt que vous serez prêts.

**Le président:** Si vous êtes prêts, vous pouvez commencer. Est-ce que votre machine est prête?

**M. Jamieson:** Oui. Si vous le permettez, je vais changer de place.

Monsieur le Président, Messieurs, c'est avec plaisir que je me retrouve parmi vous pour examiner les prévisions budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1972-1973. À mon sens, ces sessions annuelles me sont d'une aide précieuse pour l'exercice de mes fonctions ministérielles. Selon le système que nous avons établi au cours des deux dernières années, je passerai en revue pendant 30 ou 40 minutes les points les plus importants de nos programmes et de nos activités et je répondrai ensuite aux questions que votre comité voudra certainement poser.

Je voudrais tout d'abord vous remercier, Monsieur le Président, et votre comité également, pour l'attention soutenue que vous avez bien voulu accorder aux problèmes de transport ces toutes dernières années. Les efforts du comité se sont appliqués à de nombreux problèmes importants qui, par suite de leur complexité, ont été quelquefois presque impossibles à résoudre: service de taxis aux aéroports, transports fédéraux dans les provinces atlantiques, sécurité automobile et routière, pilotage (loi et organisation) ne sont que quelques exemples des domaines qui ont été examinés par votre comité. Il y a eu sans doute, comme on pouvait s'y attendre, certaines divergences dans nos façons d'aborder ces problèmes, mais ce défi nous a aidé à comprendre notre tâche respective d'une manière plus juste et plus efficace.

## [Texte]

Last year I announced that following a period of reorganization we had set some particular goals. These included a new ports policy, including reorganization of the National Harbours Board; second, a new and more responsive attitude to help local airports become a more important instrument of defeating the politics of isolation. Third I pledged we would implement both a better preventive policy against marine pollution and the means to clean up spills other than at the taxpayer's expense. Fourth I said safety, difficult as it was in every mode would be a prime factor in our approach to improving the transportation policies of this country.

I have not been able to deliver on every count, but legislation and implementing regulations on each of these matters has helped me, often with your help, to come closer to sensible decisions which will carry the will and judgment of the country.

During the past year we have continued to refine the Ministry structure to ensure that to the highest degree possible efficient and effective transportation systems are provided for all segments of the public.

The new ports policy has been implemented. We have updated the organization of the National Harbours Board, with members now resident in Montreal and Vancouver. We have established local ports authorities in both of these major ports and on the fifth of this month I announced the formation of six more port authorities for the ports of Halifax, St. John's Newfoundland, Saint John, Quebec, Trois Rivières and Churchill. From these port authorities will flow the national ports council representing the varied interests of this country and which will have a key part in assisting policy formulation. Most Canadian ports had their most successful year in history and all Canadian ports responded most admirably to the extraordinary pressures caused by the U.S. longshoremen's strike.

With regard to aid to smaller airports and remote communities, I announced on December 10 last year the new program for assistance which tripled funds available and which, I hope, will lead to speedier and more responsive government assistance where genuine need exists.

Pilotage has been consolidated into four separate authorities. These are Atlantic, Laurentian, Great Lakes and Pacific. The reorganization is aimed at providing greater autonomy and input from the regions of Canada and increasing safety of Canadian waterways, but, most important, it puts this sector under the same general grounds rules as industrial relations elsewhere but leaving government the key role to ensure safety.

• 1120

The Arctic Transportation Agency is now a reality. Following our conference in December 1970 in Yellowknife, which some of you attended, we have taken a number of important steps with the Department of Indian Affairs and Northern Development. This agency is now charged with the responsibility for maintaining an overview of all transportation developments, trends and requirements in the North which would avoid waste and assist resource development.

## [Interprétation]

L'année dernière, j'ai annoncé qu'à la suite d'une période de réorganisation, nous nous étions fixés certains objectifs particuliers. Ceci comprenait une nouvelle politique portuaire, y compris la réorganisation du Conseil des ports nationaux. En second lieu, une attitude nouvelle et plus ouverte vis-à-vis de l'aide aux aéroports d'intérêt local est devenue un instrument plus important pour vaincre les politiques isolationnistes. Troisièmement, j'ai pris l'engagement que nous mettrions en œuvre à la fois une meilleure politique de prévention contre la pollution maritime et les moyens de nettoyer les eaux des matières polluantes déversées, autrement qu'aux frais du contribuable. Quatrièmement, j'ai dit que la sécurité, si difficile qu'elle soit à assurer pour chaque mode de transport, serait un facteur primordial dans notre façon d'aborder le problème de l'amélioration des politiques de transport dans notre pays.

Il ne m'a pas été possible d'achever la tâche pour chacun de ces domaines; toutefois, la législation et la mise en vigueur de règlements pour chacun d'entre eux m'ont aidé (bien souvent avec votre concours) à cerner des décisions judicieuses qui porteront la marque de la volonté et du jugement du pays.

Au cours de l'année écoulée, nous devons continuer à affiner les structures du ministère afin d'assurer que des systèmes de transport efficaces et valables soient fournis, au mieux de nos possibilités, à tous les secteurs du public.

La nouvelle politique portuaire a été mise en vigueur. Nous avons réorganisé le Conseil des ports nationaux et des bureaux permanents fonctionnent maintenant à Montréal et Vancouver. Nous avons créé des administrations portuaires locales dans ces deux ports principaux, et le cinq mai, j'ai annoncé la création de six autres administrations portuaires pour ceux d'Halifax, de Saint-Jean (T.-N.), de Saint-Jean (N.-B.), de Québec, de Trois-Rivières et de Churchill. De ces administrations sera issu le Conseil des ports nationaux qui représentera les divers intérêts du pays et jouera un rôle clé dans la formulation d'une politique. La plupart des ports du Canada ont connu leur année record dans l'histoire et tous les ports canadiens ont fait face de façon admirable aux pressions extraordinaires causées par la grève des dockers américains.

En ce qui concerne l'aide aux petits aéroports et aux communautés éloignées, j'ai rendu officiel le 10 décembre dernier le nouveau programme d'assistance qui a triplé les fonds disponibles et qui, je l'espère, entraînera une aide gouvernementale plus active et plus adaptée là où des besoins réels existent.

Le pilotage a été réuni en quatre administrations séparées (provinces atlantiques, Laurentides, Grands lacs et Pacifique). Cette réorganisation a pour but une plus grande autonomie et une plus grande participation des régions du Canada ainsi que l'amélioration de la sécurité des voies navigables canadiennes; l'intérêt majeur de cette réorganisation, c'est qu'elle place ce secteur sous la même réglementation générale de base que les relations indus-

trielles dans d'autres domaines, tout en laissant au gouvernement le rôle majeur d'assurer la sécurité.

L'Agence des transports de l'Arctique est maintenant devenue réalité. A la suite de notre conférence à Yellowknife, en décembre 1970, nous avons pris un certain nombre de mesures importantes en collaboration avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Cette Agence est maintenant chargée de superviser en permanence l'évolution des transports dans le Nord, leur orientation, et leurs besoins, ce qui devrait éviter les gaspillages et concourir au développement des ressources.



## [Text]

The Transportation Development Agency embarked on a number of innovative programs during the past year. Continuing activities range from slurry and capsule pipeline research being carried out by the Research Councils of Alberta and Saskatchewan to the Tele-A-Bus program in Regina. In concert with Queen's University, studies regarding ground transit systems are also continuing, and this is of growing importance and I hope to shortly brief the Committee on new programs designed to make our railways play a more effective role consistent with urban planning. In this vein, government departments and agencies have presently budgeted for research and development expenditures in the railway mode in the order of \$6 million for this year.

To broaden the international and major airport focus of this country, I recently announced in concert with the Ontario government a second international airport for the Toronto centred region. The airport will be located about 30 miles northeast of downtown Toronto. The cost of the first phase development of this airport will approximate \$300 million. We intend to keep our options open with respect to when the actual construction will begin and, similar to Ste. Scholastique, we will ensure that consultation takes place with the potential users and those groups interested in the airport to ensure that we evolve the best possible utilization of this new facility.

A part of the over-all aviation system for Toronto and Southwestern Ontario, airport facilities at Hamilton, London and Windsor will be expanded at a cost of approximately \$60 million. Expansion of airport facilities in these areas is designed to promote more direct service for the travelling air public and to eliminate as much as possible the necessity of travelling through Toronto. The lengthening and construction of new runways at these airports will also permit direct international and charter service as well as improved domestic air services.

Construction of the new airport at Ste. Scholastique is on schedule, with the opening of Montreal's second international airport still slated for 1975. The runways are underway and a new terminal design concept responsive to the needs of international aviation for Montreal will be inaugurated. This experience will help us in planning for Toronto and the expansion of Calgary, which I also announced last year, and Winnipeg as the gateways for the midwest; and Vancouver, of course, as our key Pacific gateway. The Montreal aviation system, including Ste. Scholastique, will continue of course to be a major gateway for Canada.

An important adjunct to air transport innovation is the STOL demonstration project. In co-operation with all facets of the aviation community we are evolving the first true demonstration of a STOL service in that the aircraft will operate from STOL-designed air terminals. The aircraft will take off and land on runways designed for STOL and the aircraft will fly in STOL air corridors. This demonstration is expected to draw world-wide attention and, consequently, it should do much towards the focusing of attention on the capabilities of our aviation industry, which should have important domestic implications in

## [Interpretation]

Le Centre de développement des transports s'est engagé dans un certain nombre de projets neufs au cours de l'année écoulée. Il poursuit ses activités dans des domaines aussi divers que la recherche sur les pipelines à boue et à capsule effectuée par le Conseil de la recherche d'Alberta et de Saskatchewan, ou l'évaluation d'un projet de taxibus à Regina. En collaboration avec l'université Queen's, les recherches sur les réseaux de transports terrestres rapides se poursuivent; ceci est d'une importance croissante et je pense pouvoir mettre rapidement le comité au courant des nouveaux programmes destinés à faire jouer à nos chemins de fer un rôle plus efficace en rapport avec les plans d'urbanisme. A ce titre, les agences et ministères gouvernementaux ont à l'heure actuelle inscrit à leur budget des dépenses pour la recherche et le développement des transports ferroviaires de l'ordre de 6 millions de dollars pour cette année.

Afin d'accroître l'importance du pays dans le domaine des aéroports principaux et internationaux, j'ai récemment rendu officielle, de concert avec le gouvernement de l'Ontario, la création d'un second aéroport international pour la région de Toronto. L'aéroport sera situé à 30 milles environ au nord-est du centre de la ville. Le coût de la première tranche de cet aéroport approche les 300 millions de dollars. Nous avons l'intention de ne pas fixer de date précise pour le début des travaux de construction et, comme pour Sainte-Scholastique, nous nous assurerons que les utilisateurs potentiels et les groupes intéressés seront consultés afin que nous puissions préparer une utilisation optimale de ces nouvelles installations.

Les installations aéroportuaires de Hamilton, London et Windsor faisant partie de l'infrastructure aéronautique de Toronto et du sud-ouest de l'Ontario seront agrandies au coût initial de 60 millions de dollars environ. L'agrandissement des installations de ces régions a pour but de mettre à la disposition des passagers des services plus directs et d'éviter dans la mesure du possible le transit via Toronto. La prolongation et la construction de nouvelles pistes dans ces aéroports ont un objectif double: permettre aux vols affrétés et internationaux de les utiliser et améliorer les services intérieurs.

La construction du nouvel aéroport de Sainte-Scholastique progresse dans les délais prévus et l'ouverture du deuxième aéroport international de Montréal est toujours fixée en 1975. Les pistes d'atterrissage sont en bonne voie et un nouveau projet architectural d'aérogare répondant aux besoins internationaux sera inauguré. Cette expérience nous aidera dans notre planification du nouvel aéroport de Toronto et l'agrandissement de celui de Calgary (que j'ai également annoncé l'an dernier) et de Winnipeg qui sont les portes d'accès du centre-ouest, sans oublier Vancouver, notre principale porte d'accès du Pacifique. L'infrastructure aérienne de Montréal, qui comprend Sainte-Scholastique continuera d'être la principale porte d'accès internationale pour le Canada.

Une autre innovation importante dans le domaine du transport aérien est le projet de service ADAC à titre expérimental. En collaboration avec toutes les branches de l'aéronautique, nous mettons au point la première démonstration véritable d'un service ADAC: en effet, l'appareil fonctionnera à partir d'aérogares conçues spécialement; il décollera et atterrira sur des pistes construites à cet effet et circulera dans des couloirs réservés au système ADAC. Cette expérience devrait susciter l'intérêt du monde entier et devrait faire beaucoup pour attirer l'attention sur les possibilités de notre industrie aéronautique; elle devrait

## [Texte]

terms of both transportation and the rational development of Canada's future in the aerospace industry. In co-operation with the Department of Industry, Trade and Commerce, the Ministry of Transport has been playing a major role in present intensive efforts to rationalize our aerospace industry and to create, through the STOL program, an important new industrial incentive.

Bill C-2, passed by Parliament just over a year ago, is a first step in leading the international community to better pollution control measures. While it should relieve the taxpayer of the responsibility of paying for any additional "Arrow" type disasters by imposing a 15 cent levy per ton of oil landed at, or shipped from, a Canadian port by water, it provides for preventive measures I sought to persuade the international community to accept at IMCO in 1969. When you take into consideration the approximately \$4 million cleanup cost of the Arrow disaster and the fact that ships 10 and 12 times her size are now plying our waters, I am sure you will appreciate why I feel that the amount of the fund must reach \$25 million before consideration can be given to reducing the levy. I am, however, prepared to reduce the assessment by annual steps if no serious spills occur, and as we gain experience.

• 1125

On the safety front, the problem is complex in the field of automotive and snowmobile safety. Thirty-five automotive and 10 snowmobile regulations concerning the manufacture of these vehicles have been promulgated. On an international basis we are continuing our research into the problem of alcohol and driving, although we, together with the Department of Justice, have stringent laws to this effect enacted during the first two years of this Parliament.

It is most gratifying to note that rather than relying on what have come to be known as Nader's Raiders, the Ministry has initiated several manufacturer-recall campaigns. The recall campaigns have resulted in the correction of faulty headlights, hood latches and suspension systems. When you consider that there are some 1,000 automotive manufacturers and importers in Canada, you will quickly realize the size of the task of ensuring compliance with our regulations and the detection of faults. We are being assisted in this area by six university accident investigation teams as well as the public at large.

As in the past, I am continuing to urge the public to bring to our attention any possible defects for analysis and investigation. I think that this is the best form of co-operation rather than yielding reluctantly to public pressure.

I would now like to turn to a review of the 1972-73 estimates. I will cover first, in a general way, our financial requirements and then, in a more detailed way, the individual programs.

## [Interprétation]

avoir également d'importantes répercussions à l'intérieur du pays, à la fois sur les transports et sur les véritables possibilités d'avenir du Canada dans l'industrie aérospatiale. En collaboration avec le ministère de l'Industrie et du Commerce, le ministère des Transports a joué un rôle très important dans les efforts intensifs entrepris à l'heure actuelle pour rationaliser notre industrie aérospatiale et pour lancer, par le biais du programme ADAC, une branche industrielle nouvelle et importante.

Le projet de loi C-2 adopté par le Parlement, il y a un peu plus d'un an, représente un premier pas pour amener la communauté internationale à de meilleures mesures de contrôle de la pollution, et devrait en même temps éviter aux contribuables de faire les frais de catastrophes semblables à celles de l'Arrow en instituant une redevance de 15 cents par tonne de carburant livrée ou chargée par voie maritime dans un port canadien; elle prévoit aussi des mesures préventives que j'ai cherché à faire accepter par la communauté internationale lors de la Conférence de l'OMCI en 1969. Si vous avez en mémoire les quelque 4 millions de dollars dépensés pour le nettoyage après l'échouement de l'Arrow et si vous songez que des navires 10 à 12 fois plus gros que lui fréquentent à présent les eaux canadiennes, je suis persuadé que vous comprendrez pourquoi j'estime que la caisse doit atteindre le montant de 25

millions de dollars avant qu'une réduction de la taxe puisse être envisagée. Je suis toutefois disposé à réduire cette redevance par paliers annuels s'il ne se produit pas de graves accidents et au fur et à mesure que nous acquérons de l'expérience.

Sur le plan de la sécurité, le problème est complexe dans le domaine de la sécurité automobile et de la motoneige. Trente-cinq règlements relatifs à la fabrication des automobiles et dix relatifs à celle des motoneiges ont été promulgués. Nous continuons nos recherches sur le problème de la conduite automobile en état d'ivresse de concert avec les autres nations. Bien que nous possédions à cet égard, avec le ministère de la Justice, des lois particulièrement strictes mises en vigueur pendant les deux premières années de cette législature.

Il est particulièrement agréable de constater que, plutôt que de se reposer sur les campagnes de Ralph Nader, le ministère est intervenu pour faire organiser des campagnes de rappel par les constructeurs. Les campagnes de rappel ont abouti à la rectification de phares, de verrouillages de capot et de systèmes de suspension défectueux. Si vous songez qu'il y a quelque 1000 constructeurs et importateurs de véhicules automobiles au Canada, vous vous rendrez rapidement compte de l'importance de la tâche qui consiste à assurer la conformité à nos règlements et la détection de la défectuosité. Pour ce faire, nous disposons de l'aide de six équipes universitaires d'enquêtes sur les accidents ainsi que de celle du grand public.

Comme par le passé, je ne cesse d'encourager le public à nous signaler toutes les imperfections éventuelles aux fins d'analyse et d'enquête. Je pense que ceci est une meilleure forme de coopération que celle qui consiste à céder en maugréant à la pression publique.

Je voudrais maintenant passer en revue les prévisions budgétaires pour l'année 1972-1973. Je traiterai d'abord de nos besoins financiers globaux, puis de chacun des programmes plus en détail.



## [Text]

The Ministry of Transport's main estimates for 1972-73 comprise \$385 million in budgetary appropriations and \$82 million in loans for a total of \$467 million. This compares with the 1971-72 estimates of \$344 million in budgetary appropriations and \$131 million in loans for a total of \$475 million. The net change is a reduction of \$8 million resulting from an increase of \$41 million in budgetary appropriations which in turn is offset by a decrease of \$49 million in loan requirements.

In support of the Air Transportation Administration, I am asking Parliament to vote, in budgetary appropriations, a total of \$174 million; this is \$8 million more than was voted in 1971-72. I might add that the figure I have just quoted is after deducting some \$58 million of revenues which the Air Program expects to earn in 1972-73. In other words, before taking revenues into account, gross operating expenditures will, in 1972-73, total \$178 million, capital expenditures \$48 million, and approximately \$6 million is earmarked for grants and contributions.

These expenditures, I would emphasize, do not provide for the operations and construction of the existing and planned international airports centred at Montreal and Toronto. The costs—Operations and Capital—are financed by means of repayable loans or what we call "The Airports Revolving Fund".

From this fund, to which is credited the revenues earned at Dorval and Malton (which by the way this year are forecast at \$37 million), we plan in 1972-73 to spend \$182 million; approximately \$100 million is programmed for Dorval and Ste. Scholastique, the same amount as the year just ended, and the balance \$82 million provides for Malton and the second Toronto International Airport.

I should also emphasize that the Malton and Dorval airports and the two new airports being built at Ste. Scholastique and North Pickering are expected to be self-supporting. By this I mean that funds used from the Airports Revolving Fund for either initial construction or for the expansion of facilities are considered as a loan, and as a result, these monies will be returned to the government. Consideration is being given to extending this method of financing to other airports.

The planning and development of the second Toronto International Airport will be, during this fiscal year, a major activity of the Air Administration. At present the site is planned on the basis of the new Federal Expropriation Act which provides for the hearing of any objections before a final decision is taken sometime in December or January of next year. The safety and ecology of the site, together with the convenience of the travelling public, has been a key factor in our decision, but equally important was our desire to assist Ontario in coping with the urban planning of a great metropolis like Toronto. Malton will continue to grow to perhaps double or more its capacity but the options for future generations are no longer closed.

## [Interpretation]

Les prévisions budgétaires du ministère des Transports pour l'année 1972-1973 comprennent 385 millions de dollars en crédits budgétaires et 82 millions en prêts, soit 467 millions au total. Ceci est comparable aux prévisions budgétaires de 1971-1972 qui comprenaient 344 millions de dollars en crédits budgétaires et 131 millions en prêts pour un total de 475 millions. La différence nette est une diminution de 8 millions de dollars qui résulte d'un accroissement de 41 millions en crédits budgétaires, 41 millions qui à leur tour sont compensés par une diminution de 49 millions des besoins en prêts.

Pour soutenir l'Administration des transports aériens, je demande au Parlement de voter des crédits budgétaires pour un total de 174 millions de dollars, soit 8 millions de plus que ce qui avait été voté en 1971-1972. Je pourrais ajouter que le chiffre que je viens de citer est établi après déduction de quelque 58 millions de revenus que le programme de l'air espère percevoir en 1972-1973. En d'autres termes, si l'on ne tient pas compte des revenus, les dépenses d'exploitation brutes totaliseront 178 millions de dollars en 1972-1973, les immobilisations atteindront 48 millions et environ 6 millions seront consacrés à des subventions et au versement de quote-parts.

Je voudrais souligner le fait que ces dépenses ne comprennent pas l'exploitation et la construction des aéroports internationaux existants et en projet pour Montréal et Toronto. Les frais d'exploitation et les immobilisations sont financés aux moyens de prêts remboursables, que nous appelons encore «le fonds renouvelable des aéroports».

En 1972-1973, nous pensons dépenser 182 millions de dollars de ce fonds auquel sont crédités les revenus provenant de Dorval et de Malton (ceux-ci sont d'ailleurs évalués pour l'année prochaine à 37 millions). Les dépenses prévues pour Dorval et Sainte-Scholastique, s'élèvent à environ 100 millions c'est-à-dire le même montant que l'année écoulée et le solde de 82 millions représente les dépenses prévues pour Malton et le second aéroport international de Toronto.

Je tiens à souligner également que les aéroports de Malton et de Dorval ainsi que les deux nouveaux aéroports en construction à Sainte-Scholastique et à Pickering-Nord doivent, selon les prévisions, être autonomes. Je veux dire par là que les fonds tirés du «fonds de roulement des aéroports», soit pour la construction primitive, soit pour l'agrandissement des installations sont considérés comme des prêts et que, en conséquence, ils seront remboursés au gouvernement. On songe à utiliser les mêmes méthodes de financement pour les autres aéroports.

L'une des principales activités de l'Administration des transports aériens au cours de la présente année financière sera la planification et l'aménagement du deuxième aéroport international à Toronto. Pour le moment, l'emplacement a été projeté sur la base de la nouvelle loi fédérale sur les expropriations qui prévoit l'audience des objections avant la prise de décision définitive, soit en décembre, soit en janvier prochain. La sécurité, l'écologie et la commodité des voyageurs ont été un facteur clé de notre décision, mais d'égale importance a été notre désir d'aider l'Ontario dans ses projets d'urbanisme pour une grande métropole comme Toronto. Malton continuera à croître et doublera ou davantage sa capacité, mais les options qui s'offrent aux générations futures ne sont plus restreintes.

**[Texte]**

The initial development phase of the airport will cost approximately \$300 million. About \$40 million of this sum is provided for in 1972-73 for the acquisition of the required land for the airport site which will cost an estimated total of \$60 million.

In respect to southwestern and Northern Ontario air services, I have requested Air Canada to consult with the Province of Ontario and other interested parties to develop, where practicable, expanded air services. Air Canada, I am pleased to say, has already announced plans for much improved services on what is known as the Toronto-Ottawa-Montreal triangle.

• 1130

Across the country a number of airport expansion programs are now under way. At Malton the first stage of Terminal II will be opened next month, with the second stage of the terminal scheduled for opening in January next year. About \$17 million will be spent on this project this year.

As announced in 1968, the total expansion at Malton will cost in excess of \$60 million. The new jobs created this winter at Malton totalled about 250. The June opening of the first stage of the new Malton terminal will greatly alleviate passenger congestion caused to a large degree by charter flights.

With respect to Montreal's second international airport, negotiations with the Province of Quebec on the phased development of a regional road network and other airport support facilities have proceeded satisfactorily. These types of negotiations are in line with the long-established policy of working as closely as possible with other levels of government.

A new plan for an intermodal cargo handling area is under study and should have an important bearing on ensuring that Montreal keeps its rightful place as a passenger and cargo gateway. Capital expenditures in the 1972-73 estimates on Ste. Scholastique will be in the order of \$60 million to \$70 million, and these funds are included in the estimates.

At Calgary a project management team has been formed and charged with the responsibility of designing and constructing the new terminal building. It is expected that we shall spend \$3 million on the expanding of facilities at Calgary in the 1972-73 fiscal year.

The Calgary project team is at present working with the airlines in the concept area with the goal of selecting the optimum air terminal complex for Calgary. We are maintaining close liaison with the City of Calgary and the Government of Alberta. The first phase of the new terminal is scheduled to open in 1976.

As mentioned earlier, for the fiscal year 1972-73, the airports assistance program for smaller communities and more remote regions will total some \$3 million. The \$2 million increase over previous years is to provide assistance to eligible applicants such as municipalities who, because of lack of funds, would not have been able to expect federal assistance for some time.

**[Interprétation]**

La première étape de l'aménagement de l'aéroport coûtera 300 millions de dollars environ. En 1972-1973, quelque 40 millions serviront à l'acquisition des terrains nécessaires dont le coût total est estimé à 60 millions.

Dans le cadre de services aériens du Sud-Ouest et du Nord ontariens, j'ai demandé à Air Canada de s'entendre avec la province de l'Ontario et autres intéressés pour la mise en place de services aériens plus développés lorsque cela est possible. A ce propos, Air Canada a déjà fait part de son intention d'améliorer ses services entre Ottawa, Toronto et Montréal.

Dans tout le pays, les programmes d'agrandissement des aéroports sont en cours. A Malton, les installations de la première étape de l'aérogare II seront mises en service le mois prochain et celles de la deuxième étape devraient, prévoit-on, être mises en service au début de 1973. Environ 17 millions de dollars seront dépensés cette année pour ce projet.

Comme cela a été annoncé en 1968, le coût de tous les travaux d'agrandissement de Malton dépassera les 60 millions de dollars. Quelque 250 emplois nouveaux ont été créés cet hiver à Malton. L'ouverture en juin de la première tranche de la nouvelle aérogare de Malton permettra de remédier à la congestion du trafic des passagers provoquée dans une large mesure par des vols affrétés.

Dans le cadre du programme du second aéroport international de Montréal, les négociations entamées avec la province de Québec au sujet de l'aménagement progressif d'un réseau routier régional et d'autres installations aéroportuaires auxiliaires ont progressé de façon satisfaisante. Les négociations de ce genre sont, bien entendu, devenues conformes à notre désir de collaborer le plus possible avec les différents niveaux de gouvernement.

Un nouveau projet pour une aire inter-modale de manutention du fret est à l'étude et devrait en particulier permettre à Montréal de conserver sa place légitime en tant que porte d'accès pour les passagers et le fret. Dans les prévisions budgétaires de 1972-1973, les immobilisations pour Sainte-Scholastique seront de l'ordre de 60 à 70 millions de dollars et ces fonds sont compris dans les prévisions.

A Calgary, une équipe de gestion de projet a été formée et chargée de concevoir et construire le nouveau bâtiment d'aérogare. Pour ce projet, nous pensons dépenser 3 millions de dollars pour l'agrandissement des installations de Calgary au cours de l'année 1972-1973.

L'équipe du projet de Calgary travaille en ce moment avec les compagnies aériennes à la conception de l'aérogare dans le but de choisir les installations les meilleures pour Calgary. Nous demeurons, pendant ces travaux, en rapport étroit avec la ville de Calgary et le gouvernement de l'Alberta. La première tranche des travaux de la nouvelle aérogare doit débiter en 1976.

Ainsi que je l'ai déjà mentionné, le programme d'aide aux aéroports pour les petites communautés et les régions reculées atteindra un total de quelque 3 millions de dollars pour l'année financière 1972-1973. L'augmentation de 2 millions par rapport aux années précédentes doit permettre d'aider les candidats admissibles qui n'auraient pu prétendre à une aide fédérale avant un certain temps, par suite du manque de fonds.



## [Text]

Airport construction and improvement projects, totalling more than \$4 million, have been completed or are under way at 13 airports in the Yukon and in the Northwest Territories. This program will add considerably to the safety and efficiency of aviation operations in Canada's arctic and sub-arctic regions. The 1972-73 costs total some \$2.7 million.

In respect to our user pay concept, the air administration introduced a North Atlantic *en route* facility charge to help defray our expenses for *en route* air navigation and air traffic control. This charge is designed to recover progressively the costs previously borne by the taxpayer. The present rate of \$16.50 per flight will double, effective November 1, 1973, and we expect to recover in excess of \$2 million this fiscal year.

Capital funds have been provided in the fiscal year 1972-73 for completion of the runway extension at Gander, Newfoundland, including lighting and relocation of high intensity approach lights. This expansion is necessary for our TOPS project, that is, Trans-Oceanic Plane Stop, for technical stops only, at reduced rates.

A technical stop—and many of you will know this—is one made solely in order to replenish fuel and to obtain other ground services required. Such a stop does not include the picking up or discharge of passengers, cargo or mail.

The landing fee reduction, which applies at Gander, Goose Bay and Ottawa, places these airports in a more favourable competitive position with eastern United States airports. The effectiveness of the TOPS program is pointed out by the fact that we have recently signed a contract with Saturn Airways of the United States which calls for this company to program a minimum of 500 stops at Gander this year.

In 1972-73 the bulk of the costs for STOL port construction and equipment procurement, including six specially modified twin Otter aircraft, will amount to an estimated \$11 million. This project will determine public reaction and acceptance of this type of service. But more particularly, it will provide a complete test of the regulatory and operational environment which is vital if Canada's aerospace industry is to capitalize on its STOL expertise by developing further generations of equipment.

The improvement of air navigational services continues to be a major program. Funds have been provided for construction, extension or improvement, in this fiscal year, of 11 air traffic control towers, improvement of the area control centres at Montreal and Winnipeg International Airports, and the construction of terminal radars at Vancouver, Edmonton, Montreal 11, and Moncton.

If international negotiations are successful, we plan to participate in a preoperational aeronautical satellite development program for air traffic control and communications in conjunction with the European Space Research Organization, the United States and other participating countries. Our total estimated contribution to the program

## [Interpretation]

Des projets de construction et d'amélioration d'aéroports pour un montant de plus de 4 millions de dollars ont été achevés ou sont en cours dans treize aéroports du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest. Ce programme renforcera considérablement la sécurité et l'efficacité des services aériens dans les régions arctiques et subarctiques du Canada. Pour 1972-1973, les dépenses sont de l'ordre de 2.7 millions de dollars.

En rapport avec notre concept du «financement par l'utilisateur», l'Administration des transports aériens a mis en vigueur une redevance d'utilisation des installations de l'Atlantique nord pour nous aider à couvrir les dépenses occasionnées par la phase de la navigation aérienne en route, et le contrôle de la circulation aérienne. Cette taxe doit permettre de rentrer progressivement dans les fonds dépensés pour l'exploitation des services aériens qui était auparavant supportée par le contribuable. Le taux actuel de \$16.50 par vol sera doublé à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1973 et nous espérons recouvrer plus de 2 millions de dollars au cours de cette année financière.

Pour l'année financière 1972-1973, des fonds ont été immobilisés pour l'achèvement des travaux de prolongement de la piste à Gander (T.-N.). Ces travaux comprennent le balisage et le déplacement de feux d'approche à haute intensité. Ce prolongement est rendu nécessaire par notre projet TOPS (escale pour les avions transocéaniques) pour les escales techniques uniquement, à tarif réduit.

Une escale technique est une escale faite dans le seul but de refaire le plein de carburant et d'obtenir tous les services au sol indispensables. De telles escales ne comprennent pas l'embarquement ou le débarquement de passagers, de fret ou de courrier.

La réduction de la taxe d'atterrissage (qui s'applique à Gander, Goose Bay et Ottawa) met ces aéroports dans une position plus concurrentielle vis-à-vis des aéroports américains de la côte est. L'efficacité du projet TOPS est attestée par le fait que nous avons récemment signé un contrat avec la société Saturn Airways (E.-U.), qui prévoit pour cette compagnie l'obligation d'établir un minimum de cinq cents escales à Gander cette année.

En 1972-1973, la masse des dépenses pour la construction d'aéroports ADAC et la fourniture d'équipement qui comprend six appareils Twin Otter modifiés pour cet usage, atteindra un montant estimé à 11 millions de dollars. Ce projet permettra de constater la réaction du public à ce nouveau genre de service; plus précisément, il permettra de mettre à l'essai la réglementation et les conditions d'exploitation. Cette expérience est vitale pour l'industrie aérospatiale canadienne si celle-ci doit s'appuyer sur l'avance acquise dans ce domaine pour mettre au point d'autres générations de matériel volant.

L'amélioration des services de navigation aérienne demeure un programme fondamental. Pour la présente année financière, des crédits ont été prévus pour la construction, l'agrandissement ou l'amélioration de onze tours de contrôle, l'amélioration des centres de contrôle régionaux des aéroports de Montréal et de Winnipeg et la construction de terminaux radars dans les aéroports de Vancouver, Edmonton, Montréal II et Moncton.

Si les négociations internationales aboutissent, nous proposons de participer à un avant-projet de mise au point d'un satellite aéronautique pour le contrôle de la circulation aérienne et les communications en collaboration avec l'Organisation européenne de recherche spatiale, les États-Unis et autres pays participants. Notre contribution totale

## [Texte]

is \$10.5 million over the next five years of which \$500,000 may be spent by the Ministry of Transport in this fiscal year. The direction of this program, however, is now under discussion and much depends on the degree of international co-operation the U.S. administration shows. If this does not work out, our options are open but complicated.

• 1135

Other highlights in the program include as expenditure in this fiscal year, more than \$4 million toward the acquisition and installation of 22 additional instrument landing systems. This program is scheduled for completion by 1977 at a total cost of over \$10 million. An order for 31 VHF omnirange navigation systems of an entirely Canadian design is in progress at an estimated total cost of \$2 million. Expenditures in this fiscal year will be about \$50,000.

Another development of considerable importance is the provision of radar digitizing and display equipment for the purpose of transmitting radar information via telephone lines from remote radar sites to air traffic control centres. Approximately \$3 million will be spent this fiscal year on this project. The first systems will be commissioned in 1975 and will be installed at Toronto and Montreal. They will improve and expand the capabilities of the present air traffic control system to meet the operational needs into the nineteen eighties while maintaining or improving the standards of safety and efficiency.

Turning now to the Marine Transportation Program, the net budgetary expenditures for 1972-73 are forecast at \$127 million. This is \$20 million more than the \$107 million that was appropriated for the marine activities in 1971-72. Before deducting revenues of \$12 million, gross expenditures total \$139 million, comprising operating \$99 million and capital \$40 million. Compared to the 1971-72 estimates, gross operating costs of the marine program are up by \$10 million. Increased capital expenditures account for \$11 million. Partially off-setting these expenditure increases is an anticipated improvement of \$1 million in revenues earned by the administration.

The new oil-pollution prevention regulations include amended procedures for ships' masters to report oil discharges, new procedures for loading, unloading and transferring oil and oily mixtures and the establishment of a new form for ships' oil record books. We intend to keep these regulations very much alive.

These regulations will be followed shortly by others that will include improved standards for ship construction, requirements for the number and certification of navigation personnel carried in ships, vessel routing regulations, provisions of certain items of navigating equipment and a code of recommended navigating practices and proce-

## [Interprétation]

à ce programme est évalué à 10.5 millions de dollars pour les cinq prochaines années; le ministère des Transports en dépensera peut-être 500,000 dollars au cours de la présente année financière. Cependant, la direction de ce programme est actuellement en discussion et dépend surtout du degré de coopération internationale montré par le gou-

vernement américain. Si ceci ne se réalise pas, nos options restent ouvertes mais complexes.

D'autres points dignes de mention du programme comprennent la dépense de plus 4 millions de dollars pendant la présente année financière pour l'acquisition et l'installation de 22 systèmes ILS supplémentaires. L'achèvement de ce programme, d'un coût total de plus de 10 millions de dollars, est prévu pour 1977. Une commande de 31 systèmes de navigation par radiophares omnidirectionnels VHF sous brevet purement canadien est en voie de réalisation et coûtera environ 2 millions de dollars. Pour la présente année financière, les dépenses seront de l'ordre de 500,000 dollars.

Une autre réalisation d'importance majeure est la fourniture de matériel radar à affichage digital pour la transmission aux centres de contrôle de la circulation aérienne d'informations radar par lignes téléphoniques à partir de postes radar éloignés. Environ 3 millions de dollars seront affectés à ce projet au cours de la présente année financière. Les premiers de ces systèmes fonctionneront en 1975 et seront installés à Toronto et Montréal. Ils amélioreront et étendront les capacités du système actuel de contrôle de la circulation aérienne et permettront de faire face aux besoins du service dans les années 1980 tout en assurant ou améliorant l'observation des normes de sécurité et d'efficacité.

Tournons-nous maintenant vers le secteur de la marine. Pour 1972-1973, les prévisions de dépenses budgétaires nettes pour le programme des transports maritimes atteignent un montant de 127 millions de dollars; ceci dépasse de 20 millions de dollars les 107 millions de dollars alloués aux activités de la marine en 1971-1972. Avant déduction des revenus de 12 millions, le total brut des dépenses atteint 139 millions de dollars. Ce montant comprend 99 millions de dollars comme dépenses d'exploitation et 40 millions de dollars pour les immobilisations. Par rapport aux prévisions budgétaires de 1971-1972, les coûts bruts d'exploitation du programme de la marine ont augmenté de 10 millions de dollars. L'accroissement des immobilisations représente 11 millions de dollars. Ces augmentations de dépenses sont partiellement compensées par un accroissement des revenus de l'administration, d'un montant prévu de 1 million de dollars.

Le nouveau règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures comprend les procédures modifiées devant être suivies par les capitaines de navires pour signaler les rejets d'hydrocarbures, de nouvelles procédures pour le chargement, le déchargement et le transfert d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures; il comprend également l'établissement d'une nouvelle formule de registre des hydrocarbures pour les navires. Nous sommes déterminés à faire respecter ce Règlement avec la plus grande rigueur.

D'autres règlements suivront les précédents sous peu et ils comprendront des normes améliorées relatives à la construction navale, des spécifications sur le nombre et l'homologation du personnel navigant porté par les navires et des règles de route; ils exigeront aussi l'installation de certains dispositifs de navigation et comprendront un



## [Text]

dures. In order to ensure that non-Canadian oil tankers are in compliance with these regulations relating to the construction, fitting and equipment, regulations are being made to require these ships to carry a valid certificate of compliance before entering Canadian waters.

Our prime concern is to ensure that Canada and its people will be afforded the highest degree of protection possible against the threat of marine pollution. We are also determined that in those cases where oil pollution does occur, innocent victims will receive fair and adequate compensation from those responsible.

Improvements in existing marine systems as well as the construction of new facilities account for \$12.1 million of the marine services capital budget for aids to navigation. Of this amount, \$7.3 million is provided for major projects some of which are already under way.

The Strait of Canso Marine Aids System, which I might add was programmed before the *Arrow* incident encompasses a centre of operations at Eddy Point at a total estimated cost of \$1.5 million. This project consists of a system of buoys, shore lights, ranges and electronic aids monitored from the Eddy Point Marine Aids Centre. The centre will provide continuous radar surveillance of marine navigational aids and marine traffic in Chedabucto Bay, a portion of the Strait of Canso and adjacent waters. Although the system will not be fully operational until the end of this month, a number of supertankers have already entered the system under control and comments from these vessels were most favourable and indicated the system concept to be one of the most advanced in the world.

The Lac St. Pierre navigational channel is the most critical part of the st. Lawrence Waterway System to Montreal and the Great Lakes. The construction of Yamachiche Bend Western Range Light and Lac St. Pierre Light-Curve No. 1 is part of a long-range plan to provide the users with reliable fixed aids that will mark the turns in the channel to facilitate summer navigation in reduced visibility and winter navigation after the normal lighted buoys are removed. Construction is expected to start and to be completed during 1972-73 at a total estimated cost of \$1.8 million.

• 1140

Our present dredging program totals about \$30 million of which \$12.5 million is included in the 1972-73 estimates. Dredging this year will be carried out at Quebec City, Contrecoeur, Cap à la Roche, and Stephenville, Newfoundland. All this work is supplementary to the normal continuing dredging programs carried out by the Department of Public Works for the maintenance of proper depths in our harbours and principal shipping channels, which I am pleased to announce this year will include further dredging at Goose Bay.

To complete the semi-automation of all manned light stations early in 1972-73, an amount of \$585,000 is included in the estimates. The total cost of the project, which commenced in 1970-71 will be \$6.6 million. The second phase of

## [Interpretation]

code pratique et des méthodes de navigation recommandées. En vue d'assurer que les pétroliers non canadiens se conforment aux règlements prévus concernant la construction, l'armement et l'équipement, on prépare actuellement des règlements exigeant de ces navires un certificat de conformité en cours de validité avant de pénétrer dans les eaux canadiennes.

Nous sommes aussi résolus à faire en sorte que les victimes innocentes, gouvernements compris, de la pollution par les hydrocarbures bénéficient d'une compensation juste et équitable qui incombera aux responsables.

Sur le budget des services de la marine consacré aux aides à la navigation, une somme de 12.1 millions de dollars est affectée à l'amélioration des systèmes maritimes existants ainsi qu'à la construction de nouvelles installations. Sur cette somme, 7.3 millions de dollars sont destinés à des projets importants dont certains sont déjà bien avancés.

Le système d'aides à la navigation du détroit de Canso qui était à l'état de plans avant l'accident de l'*Arrow*, englobe un centre d'opérations à Eddy Point, d'un coût estimatif total de 1.5 million de dollars; ce projet comprend un réseau de bouées, de feux littoraux, de feux de direction et dispositifs électroniques contrôlés par le Centre d'aides à la navigation d'Eddy Point. Ce Centre assurera la couverture radar permanente des aides à la navigation et du trafic maritime dans la baie de Chedabouctou, une partie du détroit de Canso et les eaux adjacentes. Bien que le système ne sera pas tout à fait opérationnel avant la fin du mois, la partie contrôlée du système a déjà reçu quelques pétroliers géants; les commentaires recueillis sont des plus favorables et indiquent que ce système est à l'avant-garde dans le monde.

Le chenal navigable du lac Saint-Pierre est la partie la plus critique du réseau navigable du Saint-Laurent vers Montréal et les Grands lacs. La construction du feu de direction occidental de la courbure de Yamachiche et du feu de la courbure n° 1 du lac Saint-Pierre fait partie d'un plan à long terme qui fournira aux usagers des aides fixes fiables marquant les tournants du chenal afin de faciliter la navigation d'été dans des conditions de visibilité réduite ainsi que la navigation d'hiver, une fois que les bouées lumineuses habituelles auront été enlevées. La construction effective devrait maintenant commencer et être ache-

vée dans le courant de l'année 1972-1973. Le coût total est estimé à 1.8 million de dollars.

Notre programme de travaux de dragage actuel atteint un montant d'environ 30 millions de dollars dont 12.5 millions sont compris dans les prévisions budgétaires de 1972-1973. Des travaux de cette nature seront exécutés à Québec, à Contrecoeur, à Cap à la Roche et à Stephenville (T.-N.). Ces travaux s'ajoutent au programme normal permanent de dragages effectués par le ministère des Travaux publics afin de maintenir les profondeurs appropriées dans nos ports et nos principaux chenaux navigables, et à ce propos, je suis heureux d'annoncer que Goose Bay bénéficiera cette année d'autres travaux de dragage.

Pour terminer l'automatisation partielle de tous les phares au début de 1972-1973, un montant de \$585,000 est compris dans les prévisions; le coût total de ce projet commencé en 1970-1971 sera de 6.6 millions de dollars. La

## [Texte]

the project, referred to as full automation, will commence in 1972-73 and will be spread out over a period of five years so as not to cause any disruption of employment. This phase is estimated to cost \$6.2 million with \$2.2 million programmed for spending in 1972-73.

Other highlights of the Aids to Navigation Program amounting to \$4.8 million are made up of items such as: access facilities at lightstations, lightstation structures of various types, buoys and equipment, including marine electronic equipment.

Strengthening of the Canadian Coast Guard's search and rescue capability is continuing. An important addition to the fleet in the past year was the Canadian Coast Guard Ship *Daring*, a former RCMP vessel of high capability now serving on offshore search and rescue patrol in Nova Scotia and Newfoundland fishing waters.

This year we will be adding four more self-righting shore-based lifeboats to serve the Newfoundland coast, which until now has had none of this type of craft with which to meet inshore emergencies. On the West Coast, three fast inshore rescue boats will go into service this summer. These boats, which are inflatable, will be commanded by regular coast guard officers and crewed by trained university students.

The total capital program for marine terminal facilities is \$10.5 million with \$4.3 million appearing in the 1972-73 estimates for work at Sept Îles, P.Q., Dalhousie, New Brunswick and Nanaimo, British Columbia. The National Harbours Board and the St. Lawrence Seaway Authority are now a part of our new Marine Transportation Administration.

Although your Committee has already considered the estimates for the National Harbours Board and the St. Lawrence Seaway Authority, I would like to review once again some of the highlights of these two vital components of my portfolio because only in this way can we look at transportation systems as a whole and in an inter-modal fashion.

The National Harbours Board is now divided for administrative purposes into the Atlantic, St. Lawrence, Central and Pacific regions. Only the Chairman of the Board is located in Ottawa and there is one member resident in Montreal and another in Vancouver. I anticipate shortly recommending to Cabinet the appointment of a fourth board member to represent the Atlantic region.

The local port authorities meet regularly with the Port Management and the members of the national authority. An interdepartmental group, the Canadian Ports and Harbours Planning Committee, will be advising me on matters of planning, financing and basic physical requirements for port development. The new National Harbours Board business offices in the cities of Toronto and Winnipeg, opened within recent weeks, will be able to respond more directly to the requirements of the customers and users of Canada's national ports.

On March 23, I announced in the House that Prince Rupert has become Canada's tenth national harbour. I have requested the National Harbours Board to invite proposals that will lead to the establishment of a modern

## [Interprétation]

deuxième phase du projet, à savoir l'automatisation complète, débutera en 1972-1973 et s'étalera sur une période de cinq ans afin de ne pas provoquer de problèmes d'emploi. Le coût de cette phase est estimé à 6.2 millions de dollars dont 2.2 millions seront dépensés en 1972-1973.

D'autres points importants du programme d'aides à la navigation dont la réalisation coûtera 4.8 millions de dollars sont: accès aux phares, phares de diverses sortes, bouées et matériel, y compris l'équipement électronique maritime.

Le renforcement des possibilités de missions de recherches et de sauvetage de la Garde côtière canadienne se poursuit. Le navire de la Garde côtière canadienne «Daring» a été une addition importante à la flotte l'année dernière; ce navire est un ancien bâtiment de la Gendarmerie royale, ayant un très bon port et qui sert maintenant aux patrouilles de recherches et de sauvetage au large des côtes de la Nouvelle-Écosse dans les eaux de pêche de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve.

Au cours de l'année, nous augmenterons la flotte de quatre bateaux de sauvetage inchavirables supplémentaires; ils seront basés au rivage pour desservir la côte de Terre-neuve qui jusqu'à présent ne possédait aucun bâtiment de ce genre pour faire face aux urgences survenant près du rivage. Sur la côte ouest, on mettra en service cet été trois bateaux de sauvetage rapides. Ces bateaux gonflables seront commandés par des officiers réguliers de la Garde côtière et l'équipage sera formé d'étudiants universitaires entraînés.

Le total des capitaux engagés pour les installations terminales maritimes s'élève à 10.5 millions de dollars dont 4.3 millions sont inscrits dans les prévisions budgétaires de 1972-1973 pour des travaux à Sept-Îles (Québec), Dalhousie (N.-B.) et Nanaimo (C.-B.). Le Conseil des ports nationaux et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent font maintenant partie de notre nouvelle Administration des transports maritimes.

Bien que votre comité ait déjà examiné les prévisions budgétaires pour le Conseil des ports nationaux et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, je voudrais revoir à nouveau quelques-uns des points marquants de ces deux éléments essentiels de mes dossiers car c'est pour nous la seule manière d'avoir une vue synoptique des systèmes de transport et de leur complémentarité.

Le Conseil des ports nationaux est à présent divisé, à des fins administratives, en quatre régions: l'Atlantique, le Saint-Laurent, le Centre et le Pacifique; seul le président du Conseil se trouve à Ottawa et il y a maintenant un membre résidant à Montréal et un autre à Vancouver. J'espère pouvoir recommander sous peu au cabinet la nomination d'un quatrième membre du Conseil pour représenter la région Atlantique.

Les administrations portuaires locales rencontrent régulièrement les gestionnaires des ports et les membres de l'Administration nationale. Un comité interministériel, le comité de planification des ports canadiens, me conseillera en matière de planification, de financement et de définition des conditions physiques essentielles pour l'aménagement des ports. Les nouveaux bureaux d'affaires ouverts dans les villes de Toronto et de Winnipeg pourront répondre plus directement aux besoins des clients et usagers des ports nationaux du Canada.

Le 23 mars, j'ai annoncé à la Chambre que Prince-Rupert était devenu le dixième port national du Canada. J'ai demandé au Conseil des ports nationaux d'encourager l'envoi de propositions visant à l'établissement d'installa-



## [Text]

grain trans-shipment facility at Prince Rupert. This is in anticipation of a larger portion of grain shipments to China and Russia and the Pacific rim countries being directed over the northern route, thus relieving congestion in the Fraser River canyon and elsewhere. The National Harbours Board will also undertake studies related to its own possible involvement in such facilities.

I want to emphasize that the federal government is seeking to further the development of the Port of Prince Rupert in conjunction with the development of other West Coast ports such as the ports of Vancouver and Squamish. The objective is to provide both greater capacity and greater flexibility and to improve access to the Pacific. The National Harbours Board will continue to support and pursue other initiatives and anticipate the development of bulk handling and general cargo facilities in the Port of Prince Rupert. Provision has been made in the Board's 1972-73 estimates for a \$5 million expenditure at this port.

Now a few brief words about the St. Lawrence Seaway Authority. You will recall that in January 1971, I tabled Volume 1 of a study of Seaway expenditures and revenues commonly referred to as the Carr Report and I indicated that the government intended to give the report very careful study and would welcome submissions from the public concerning the recommendations made by the consultants. A large number of submissions have since been received, most of them highly critical of the report's proposal for a toll increase of 5 per cent a year for five years on the waterway. This proposal was, however, only one of many in the report and was intended as an interim measure, during a period in which a longer term approach to the Seaway's tolls and financial requirements could be worked out. It is this longer term approach which is now under intensive study by the Ministry and as I mentioned during 1972 it is anticipated that talks will be held with the U.S. concerning Seaway tolls.

• 1145

Turning to the Surface Administration, which you will recall includes ferries, because in reality they are an extension of our road systems, the budgetary expenditures for 1972-73 for the surface administration are estimated at \$59.7 million. This is an increase of \$4.3 million over 1971-72.

There are no plans to increase East Coast ferry rates this year for either passengers, their cars, baggage or freight rates, since these services represent a land-bridge and we plan to move progressively with the needs of the Atlantic Provinces for increased tourism.

Capacity on the Gulf was increased during the summer of 1971 by the addition of the Motor Vessel *Lucy Maud Montgomery* and by the Motor Vessel *John Hamilton Gray*. In addition to these two ships for the summer of 1972, an operating change during the week ends will permit an extra sailing in each direction, adding the carriage of 110 automobiles each way to the capacity. As in

## [Interpretation]

tions de transbordement des céréales à Prince-Rupert. Il est en effet nécessaire de prévoir une augmentation du transport céréalier par la route du Nord vers la Chine, la Russie et les autres pays en bordure du Pacifique; ceci permettrait de décongestionner le canon du fleuve Fraser et d'autres zones. Le Conseil des ports nationaux doit aussi entreprendre des études concernant sa participation possible à de telles installations.

Je tiens à souligner que le gouvernement fédéral cherche à développer l'aménagement du port de Prince-Rupert conjointement à celui d'autres ports sur la côte ouest tels que ceux de Vancouver et de Squamish. L'objectif visé est d'en augmenter la capacité et la souplesse des transports, et de rendre plus aisé l'accès au Pacifique. Le Conseil des ports nationaux continuera à apporter son concours à d'autres initiatives et à en poursuivre la mise en œuvre; il prévoiera aussi le développement des installations de manutention du vrac et de fret ordinaire dans le port de Prince-Rupert. Dans les prévisions budgétaires de 1972-1973 faites par le Conseil, figure la dépense de 5 millions de dollars pour ce port.

Je dirai maintenant quelques mots sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Vous vous souvenez sans doute qu'en janvier 1971, j'ai déposé le volume I d'une étude sur les dépenses et revenus de la voie maritime, communément appelée «Rapport Carr» et que j'ai alors signalé que le gouvernement avait l'intention d'étudier très soigneusement ce rapport en précisant que j'accueillerais favorablement les commentaires du public sur les recommandations présentées par les experts-conseil. Un grand nombre de remarques nous ont été soumises depuis lors et la plupart d'entre elles critiquent violemment la recommandation du rapport proposant une augmentation de 5 p. 100 par an du tarif de péage pendant cinq ans. Ce n'était qu'une proposition parmi tant d'autres de ce rapport et elle n'était envisagée qu'à titre provisoire pour une période pendant laquelle aurait pu être élaborée une méthode de plus longue portée pour faire face aux exigences financières et aux problèmes de péage de la voie maritime. Le

ministère procède actuellement à une étude approfondie de mesures à plus longue échéance et, comme je l'ai déjà mentionné, des entretiens avec les États-Unis sont prévus dans le courant de 1972 au sujet de ses droits de passage.

Passons maintenant à l'Administration des transports de surface qui s'occupe, comme vous le savez, des traversiers, ceux-ci étant en effet une prolongation de nos réseaux routiers. Les dépenses budgétaires pour 1972-1973 de l'Administration canadienne des transports de surface sont évaluées à 59.7 millions de dollars. Ceci représente une augmentation de 4.3 millions par rapport à l'année 1971-1972.

Aucune augmentation des tarifs des traversiers de la côte est n'est prévue cette année, ni pour les passagers ou leurs véhicules, ni pour les bagages ou le fret, puisque ces services représentent une liaison terrestre et que nous projetons de nous adapter progressivement aux besoins des provinces Atlantiques en ce qui concerne l'accroissement du tourisme.

Les possibilités de transport dans le golfe se sont accrues pendant l'été 1971 par l'adjonction des navires à moteur *Lucy Maud Montgomery* et *John Hamilton Gray*. Outre l'adjonction de ces deux navires pour l'été 1972, un changement du rythme d'exploitation pendant les fins de semaine permettra un voyage supplémentaire dans les deux sens; 110 véhicules automobiles de plus seront trans-

## [Texte]

the past, the Motor Vessel *Ambrose Shea* will also make an additional week end trip between Port aux Basques and North Sydney.

Initial design for a Gulf Rail-Car carrier to replace the *Patrick Morris* will soon get underway. A new ferry for the Caribou-Wood Islands Service is under construction at Pictou, Nova Scotia and it will be ready for service in the latter part of this year. Two new ships were added last year to the Borden-Cape Tormentine Service.

In commenting upon these East Coast ferry matters, I would remind the Committee that this subject was one to which I referred when I spoke in the House on March 14 on the broad subject of Atlantic Provinces transportation. Should any of you wish to review what I said on that occasion, copies of my remarks are available here today.

In the field of motor vehicle safety, the Act was proclaimed January 1, 1971 and is being supported by a comprehensive program of enforcement, embracing safety standard development and traffic safety research. The government will solicit even greater public participation in detecting vehicle safety defects. Three million dollars has been programmed for this branch in 1972-73 as compared to \$1.2 million in 1971-72.

Looking also to the future, our new Transportation Development Agency is engaged in activities designed to evaluate the needs of today, as well as those of the foreseeable future. Consistent with the recent studies by the Science Council and Senate Committee on Science Policy, our research and development effort is directed towards national needs. Transportation research and development still needs to be increased considerably to match the level of significance that transport has in our lives. An essential ingredient of this process is to encourage skilled people into the transportation field, and our program of support for students and university centres in 1972-73 of \$515,000 is an investment towards this required growth.

New technology is being encouraged, such as research projects in solids pipelines, air cushion vehicles, and the magnetic levitation principles in the current year's activities. \$8 million has been earmarked for activities in these and other related areas. These projects are being undertaken in conjunction with other levels of government, and with significant involvement of the private and academic sectors. Successful implementation of research and development requires that it be undertaken with those responsible for the end product. Because of the sheer magnitude of the complexity and cost there is no doubt that the federal government will be required, on an interdepartmental basis, to become increasingly involved in urban ground transportation systems. We have undertaken studies in Winnipeg and Vancouver which are of great importance.

A pilot study being undertaken in Winnipeg, due to be completed next month, is examining the costs and benefits of a comprehensive relocation of railway facilities, on a metropolitan scale, as a long term solution to the highway rail crossing problems in urban areas.

## [Interprétation]

portés à chacun de ces voyages. Comme par le passé, le navire *Ambrose Shea* fera aussi chaque fin de semaine un voyage aller-retour supplémentaire entre Port-aux-Basques et North Sydney.

Les études préliminaires d'un transporteur fer-auto sur le golfe pour remplacer le *Patrick Morris* débiteront sous peu. Un nouveau traversier pour le service des Îles Caribou-Wood est en construction à Pictou, en Nouvelle-Écosse, et sera prêt à entrer en service vers la fin de cette année. L'année dernière, deux nouveaux navires ont été ajoutés au service de Borden-Cape Tormentine.

En commentant ces problèmes de traversiers sur la côte est, j'aimerais rappeler que j'ai abordé cette question, entre autres, lorsque j'ai traité devant la Chambre, le 14 mars, le sujet des transports dans les provinces Atlantiques. Si vous désirez revoir ce que j'ai dit en cette occasion, le texte de mes remarques est disponible ici aujourd'hui.

Dans le domaine de la sécurité routière, la loi a été proclamée le 1<sup>er</sup> janvier 1971. Elle est étayée par un vaste programme de mise en vigueur qui englobe l'établissement de normes de sécurité et des recherches sur la sécurité de la circulation. Le gouvernement sollicitera du public une participation encore plus grande à la détection de défauts des véhicules menaçant la sécurité. En 1972-1973, nous prévoyons consacrer 3 millions de dollars à ce domaine contre 1.2 million en 1971-1972.

Songeant à l'avenir, notre nouveau Centre de développement des transports travaille à l'évaluation des besoins immédiats ainsi qu'à celle des besoins prévisibles dans un proche avenir. Notre effort en recherche et développement s'applique aux besoins nationaux conforme en cela aux récentes études du Conseil des sciences et du comité sénatorial de la politique scientifique. La recherche et le développement dans le domaine des transports doivent être considérablement poussés pour égaler le degré d'importance de ceux-ci dans nos vies. Un élément essentiel de ce processus est de favoriser l'accès des compétences au secteur des transports; pour ce faire, notre programme de soutien aux étudiants et aux centres universitaires d'un montant de \$515,000 pour 1972-1973 représente un investissement destiné à faire face à cette croissance indispensable.

La mise au point de techniques nouvelles est encouragée: au nombre des activités pour les années en cours, figurent des projets de recherche sur les pipelines transporteurs de solides, les véhicules à coussin d'air et les principes de lévitation magnétique. Une somme de \$800,000 est consacrée à des travaux dans ces domaines et autres domaines connexes. Ces projets sont entrepris en association avec d'autres secteurs de l'État et incluent une participation importante du secteur privé et universitaire. Le succès en recherche et développement exige que ceux-ci soient réalisés en collaboration avec les responsables éventuels du produit final. Il ne fait aucun doute que le gouvernement fédéral devra participer de plus en plus, sur une base interministérielle, aux systèmes de transports urbains rapides par voie de surface, étant donné l'ampleur et la complexité de la tâche et des coûts. Nous avons entrepris des études de la plus grande importance à Winnipeg et à Vancouver.

Une étude pilote entreprise à Winnipeg—elle doit être prête le mois prochain—analyse les coûts et les bénéfices d'un déplacement complet des installations ferroviaires, à l'échelle d'une métropole qui pourrait être une solution à long terme aux problèmes des passages à niveau routiers dans les zones urbaines.



**[Text]**

The transport of bulk commodities by pipelines might be considered to be the logical next step to unit trains. The potential of solids pipelining vis-à-vis railways lies in its relatively fixed operating costs over time, lower construction and maintenance costs, negligible pollution, and permits mines to locate in remote rugged areas where railway construction costs would be prohibitive.

• 1150

As I mentioned earlier, our attention on the Arctic is being focused through our Arctic Transportation Agency. As you are aware, a northern Arctic airports program is now underway at a cost of some \$4 million. It is anticipated that our expenditures for the administration, operation and expansion of our northern transportation facilities will total some \$26 million, while our revenues will amount to some \$6 million. These forecasts exclude the Northern Transportation Company Limited which you have examined separately, although they fall under my portfolio and are closely related to our Arctic programming.

The 1972-1973 estimates will support transportation programs designed to improve the mobility and the economic growth of this nation and enhance the quality of life in Canada.

In Canada, transportation is complex and vital. Historically, transport has been the backbone of this country. Transport brought our country together and transport will continue to be a vital factor in keeping it together. I do not think there is any field, either in Canada or elsewhere in the world, where the impact of sciences and technology is as great as it now is in the transportation field. But more important is the effect of transportation on people and vice versa.

There is no endeavour that comes under governmental responsibility, in any event, that touches the lives of more Canadians than does transportation.

Recognizing and understanding the issues facing us in the international field of competitive transportation systems, and the need for economically viable domestic services, there is no doubt in my mind that we must continually think of one transportation system complementing another. No longer can we think of one system in isolation.

Mr. Chairman, knowing that time is vital to all members of Parliament, I have consequently attempted to keep my remarks relatively short. As a result, I realize that I have only touched on some of the main highlights of my ministry's programs and activities.

For example, ice conditions from Newfoundland to the Lakehead made the winter of 1971-1972 one of the toughest for shipping in recorded marine history. Yet I am sure the expansion of new aviation facilities in southwestern Ontario and Alberta, along with port development in British Columbia and transportation facilities in the North, will be of just as much vital concern to others.

**[Interpretation]**

Le transport du vrac par pipeline semblerait être la suite logique du transport par trains-blocs. Les avantages du transport des solides par pipeline par rapport au transport ferroviaire sont nombreux; coûts d'exploitation relativement fixes dans le temps, coûts de construction et d'entretien réduits, pollution négligeable. Ce mode de transport permet en outre l'ouverture de mines dans des régions

reculées et difficiles d'accès où les coûts de construction d'un chemin de fer seraient prohibitifs.

Comme je l'ai indiqué précédemment, c'est l'Agence des transports de l'Arctique qui se charge de nos intérêts pour cette région. Comme vous le savez, un programme de construction d'aéroports dans le Nord et l'Arctique a commencé et coûtera quelque 4 millions de dollars. Nous estimons nos dépenses pour l'administration, l'exploitation et l'agrandissement de nos aménagements pour les transports dans le Nord à un montant global de 26 millions de dollars environ, alors que nos revenus s'élèveront à quelque 6 millions. Ces prévisions ne comprennent pas la Société des transports du Nord Limitée que vous avez examinée séparément bien qu'elle relève de mes responsabilités et soit étroitement liée à notre programme pour l'Arctique.

Les prévisions budgétaires pour l'année 1972-1973 concernent aussi les fonds affectés au soutien de programmes de transport destinés à améliorer la mobilité et la croissance économique de notre pays ainsi que les conditions de vie au Canada.

Les transports ici sont d'une complexité et d'une importance fondamentales. Historiquement parlant, les transports ont été l'élément moteur de ce pays; ce sont eux qui en ont réalisé l'unité et ils demeureront un facteur essentiel de sa cohésion. Je ne crois pas qu'il y ait, au Canada ou ailleurs dans le monde, un domaine où l'importance des sciences et des techniques soit aussi grande que dans le secteur des transports à l'heure actuelle. Mais plus importante encore est l'influence des transports sur la population et réciproquement.

En tout cas, nulle entreprise relevant du gouvernement n'est plus vitale pour les Canadiens que les transports.

Reconnaissant et comprenant les problèmes auxquels nous avons à faire face dans le domaine de systèmes de transport compétitifs à l'échelon international et conscient de nos besoins en services intérieurs économiquement viables, je suis absolument convaincu que nous devons toujours penser à la complémentarité des systèmes de transports entre eux. Nous ne pouvons plus nous permettre d'envisager des systèmes autonomes.

Sachant que le temps de tous les députés est précieux, je fais mon possible, monsieur le président, pour limiter mes remarques à l'essentiel. En conséquence, je m'aperçois que je n'ai fait que survoler quelques-uns des nombreux faits saillants des programmes et activités de mon ministère.

Ainsi, les conditions des glaces ont été de Terre-Neuve aux Grands lacs au cours du dernier hiver les plus difficiles jamais vues dans les annales de la Marine pour les transports maritimes. D'autre part, je suis sûr que l'aménagement de nouvelles installations aériennes dans le sud-ouest ontarien et l'Alberta, de même que l'expansion des ports en Colombie-Britannique et des transports dans le Nord sont tout autant une préoccupation majeure pour d'autres.

## [Texte]

At the outset, I stated that I welcomed such opportunities as this to meet with your committee, consequently I am at your disposal to discuss the rationale of our proposed programs, particularly for this fiscal year, but also for many years ahead.

Mr. Chairman, thank you very much.

**The Chairman:** Members of the Committee, I would like to thank the Minister for his brief. Discussion is now open and, Mr. Howe, you have the floor.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, Mr. Minister, I am sure we all appreciate the very extensive nature and comprehensive report of your duties. As my neighbour, Mr. Horner, said, one can understand that the Minister was in the selling game at one time. He has done quite a job in selling the Committee on the importance of his particular department. We do appreciate that it is important, and having been a member of this Committee for many years, I do have some thoughts about it.

The questions I am going to ask this morning are in connection with the airport, in which I am greatly interested. I am wondering, Mr. Minister, why you changed your decision.

Your original plan in deciding where the site was to be was to bring it down to three or four and put a freeze on the property in the area, or stabilize it, so that there could not be any speculation. Why did you change that and not indicate that there were three or four sites that were favoured, and then listen to the reaction, or have a committee such as this go out and sit down in those areas, to listen to briefs from the particular people involved, the municipal officials and all these other people; then to let them come back and write a report and assist you in making your decision?

**Mr. Jamieson:** The main reason, indeed the only one, was the fact that the expropriation acts, both the federal Expropriation Act and that of the Province of Ontario, in the judgment of the justice departments of both levels of government, do not permit the freezing of that much territory purely for discussion purposes. The judgment of the people who are perhaps competent in such matters, both here and at Queen's Park, was that to put as much perhaps as 320,000 acres under expropriation in the full knowledge that at least three quarters of that land would not in fact be used would be an improper imposition on the parties concerned and would also at the same time constitute a breach of the Expropriation Act. So it was for these reasons that we agreed with the Province of Ontario that that procedure could not be followed.

• 1155

**Mr. Howe:** You kept insisting that speculation is one of the things that you were worried about in connection with this. In your expropriations that are going to have to go on, there are some people that were in there and they have quite a considerable amount of land that they are going to be asking much more for than it was originally worth, now that the airport is coming in. How are you going to deal with them?

**Mr. Jamieson:** Of course by being able to move on only one site we were able to serve notice of expropriation and therefore the effects of the Expropriation Act apply and would, I presume, ensure that the kind of development or prospect that you envisage will not occur.

## [Interprétation]

Au début de cet exposé, j'ai manifesté la satisfaction que je retire de ces rencontres avec votre comité. Je suis donc à votre disposition pour discuter avec vous les raisons qui nous ont conduits à établir les programmes que nous nous proposons de mettre en œuvre au cours de la prochaine année financière qui va commencer et dans les années futures également.

Monsieur le président, je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Au nom des membres du comité, j'aimerais remercier le ministre pour son mémoire. La discussion est ouverte et je cède la parole à M. Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, monsieur le ministre, nous vous serons gré de nous avoir donné le rapport complet et détaillé de votre administration. Comme le disait mon voisin, M. Horner, il est facile de concevoir que le ministre s'est déjà intéressé à la vente. Il a réussi à convaincre le comité de l'importance de son ministère. Nous le croyons important, et comme membre de ce comité pendant plusieurs années, mon idée est bien faite là-dessus.

Ce matin je voudrais poser des questions au sujet de l'aéroport qui m'intéresse particulièrement. Je me demande, monsieur le ministre si vous avez changé d'idée.

Selon votre premier plan relatif à l'emplacement, vous vouliez réduire le choix à 3 ou 4 endroits, imposer le gel des propriétés dans la région, ou en stabiliser la valeur pour empêcher toute spéculation. Pourquoi avez-vous changé d'idée et pourquoi n'avez-vous pas dit qu'il y avait 3 ou 4 emplacements possibles et n'avez-vous pas attendu la réaction du public, ou demandé à un comité tel que celui-ci de tenir des audiences, d'écouter les mémoires des intéressés, conseillers municipaux et autres, et alors permis au Comité de faire rapport et de vous éclairer avant la prise de décision?

**M. Jamieson:** La raison majeure, et l'unique raison en fait, c'est que les lois sur les expropriations, tant la loi fédérale que celle de la province d'Ontario, de l'avis des ministères de la Justice des deux paliers de gouvernement, ne permettent pas le gel d'un territoire aussi vaste simplement aux fins de la discussion. Les personnes compétentes, ici et à Queen's Park, ont jugé que réserver environ 320,000 acres pour l'expropriation, en sachant très bien que les trois quarts de ce terrain ne serviraient à rien, c'était imposer une servitude inopportune aux parties intéressées et enfreindre du même coup la loi sur les expropriations. Pour ces motifs, nous avons convenu avec la province d'Ontario de ne pas recourir à cette méthode.

**M. Howe:** Vous avez répété que vous craigniez la spéculation à ce sujet. Quant aux expropriations qui devront se poursuivre, il y a des gens qui ont d'énormes terrains et qui vont en demander beaucoup plus que la valeur originale, maintenant que l'on construit l'aéroport. Que fera-t-on à leur sujet?

**M. Jamieson:** Bien entendu, comme nous avons pu agir seulement sur un emplacement, nous avons signifié l'avis d'expropriation, ce qui fait jouer la loi sur les expropriations et empêchera de se produire des événements dont vous venez de parler.



**[Text]**

Let me emphasize that the Expropriation Act is of course very heavily weighted and properly so on the part of the property owner and in favour of the property owner, but at the same time we are able by designating a particular area to expropriate under the proper procedures, which we would not have been able to do, I repeat, had we had several areas, at least three or four of which we would have eventually abandoned.

**Mr. Howe:** There were several news reports, I do not know where they came from, that gave us a lot of hope up in our area. People had said that the site was going to be northwest of Toronto and that was the area we were particularly interested in. Where did those reports come from, Mr. Jamieson?

**Mr. Jamieson:** I am afraid I do not know where the reports came from. There was, obviously, a good deal of understandable speculation. I suppose one simply had to draw an arc, let us say, within 50 miles of Toronto centre and say it would be somewhere within that region. I have no, however, specific knowledge as to the reports, but I would assume that in the various surveys and the like that were going on a great many people were involved. It was a joint effort by ourselves and by the Government of Ontario and given an exercise of that magnitude carried on over a great many months, it is not surprising that some of the sites being looked at, either tentatively or in a serious manner would become at least known in the speculative sense.

**Mr. Howe:** Were the officials of the Department of the Environment involved in making this decision?

**Mr. Jamieson:** Yes, environment was one of something over 100 different criteria that were considered in making the decision. The Department of the Environment federally had some input, but also I would think even primarily the Department of the Environment or whatever its counterpart is of the Province of Ontario.

**Mr. Howe:** In what particular field? Was it with regard to the agricultural potential of the particular areas? We have been disturbed, all conservationists in Canada have been disturbed about the urban sprawl that has raped so much of our good fruit and agricultural land, particularly in southern Ontario. Having a direct knowledge of the Amaranth site I do know that this is submarginal land with regard to agriculture, because there are 67,000 acres there and only 50 active farmers. If it was good agricultural land there would be a lot more people involved. Was a survey made of the fertility or of the agricultural potential of the particular areas?

**Mr. Jamieson:** Yes, it was one, I repeat, of many considerations that had to be taken into account. I am using the word "environmental" here I guess in the appropriate sense of various things such as the meteorological conditions, the general likelihood of construction problems on site, these were all matters which entered into the consideration, including in fact the farmland if you like, or the amount of activity; the number of people who would be affected by such a decision. A whole scale of values were applied to the various locations.

**Mr. Howe:** If they were applied in this particular connection, I think that the Amaranth site would be the best site, Mr. Minister.

**[Interpretation]**

Je souligne encore une fois que la loi sur les expropriations penche fortement et avec raison du côté du propriétaire. Mais nous arrivons en même temps à désigner l'expropriation d'une région dans les règles, ce que nous n'aurions pas pu faire si nous avions choisi plusieurs régions, trois ou quatre au moins pour les éliminer par la suite.

**M. Howe:** Nous avons eu des bulletins de nouvelles, je ne sais trop d'où ils venaient, qui ont fait naître des espoirs pour notre région. Des personnes affirmaient qu'on choisirait le nord-ouest de Toronto et c'est là la région qui nous intéressait particulièrement. D'où venaient ces rapports, monsieur Jamieson?

**M. Jamieson:** Je n'en connais pas la provenance, malheureusement. Il y a eu bien entendu beaucoup de spéculation, et cela était compréhensible. On n'avait qu'à tracer un arc de 50 milles de rayon à partir du centre de Toronto pour savoir où l'aéroport serait situé. Je n'ai pas pris connaissance des rapports, mais je présume que les enquêtes touchaient un grand nombre de personnes. Ce projet était mené en collaboration avec le gouvernement de l'Ontario; étant donné l'envergure du projet qui s'est échelonné sur une période de plusieurs mois, il n'est pas surprenant qu'on ait spéculé sur les emplacements étudiés sérieusement ou pas.

**M. Howe:** Les fonctionnaires du ministère de l'Environnement ont-ils pris part à cette décision?

**M. Jamieson:** Oui, la décision se fondait sur une centaine de critères et l'environnement en était un. Le ministère fédéral de l'Environnement y a participé, mais je pense que son homologue de la province d'Ontario y a joué un rôle encore plus important.

**M. Howe:** Dans quel domaine particulier? Est-ce que cela concernait les possibilités de l'agriculture dans une région en particulier? Tous les fervents de la conservation au Canada ont vu d'un mauvais œil l'expansion démesurée des villes qui nous a enlevé de si grandes étendues de terres arables, et de terres de culture frontrière, surtout dans le sud-ouest de l'Ontario. Je connais l'emplacement de l'Amaranth, et je sais que les terres qu'on y trouve sont peu exploitées, car sur 67,000 acres, on ne rencontre que 50 cultivateurs. Si ces terres étaient arables, il y aurait un bien plus grand nombre de personnes touchées. A-t-on fait une étude sur la fertilité ou la culture éventuelle dans ces régions?

**M. Jamieson:** Oui, comme je l'ai déjà dit, c'est un des facteurs dont il fallait tenir compte. J'emploie ici l'expression «environnement» dans son sens propre, c'est-à-dire ce qui se rapporte aux conditions météorologiques, aux problèmes vraisemblables de construction. Toutes ces choses sont entrées en ligne de compte, y compris les terres cultivées et le degré d'activité. On a appliqué tout un ensemble de valeurs aux différentes régions.

**M. Howe:** Si on les a appliquées dans ce cas, l'emplacement de l'Amaranth serait le meilleur, monsieur le ministre.

## [Texte]

**Mr. Jamieson:** Of course, there were bound to be certain differences of opinion as to what constitutes the best site. I can merely say in the first place, having looked at the variety of sites, we came to the conclusion, and the documentation is of course available to members of the Committee, that measured against the long list of criteria we have set down the choice we made was superior. There are amongst those criteria, of course, others that relate to what you have talked about, the question of urban sprawl and the whole question of how the Toronto centred region is going to develop, and I think it is obvious from statements made by the government of Ontario that it was their judgment that whatever was done had to conform to the maximum extent possible to the so-called Toronto region centred plan. Just one reason of many that the choice was made as it was was that the particular site that we have designated did in fact fit the plans of the Province of Ontario and, conversely, the other sites would have been flying in the face of that particular plan of the government of Ontario.

• 1200

**Mr. Howe:** There are many people in Ontario that are not altogether sold on the Toronto centred region, Mr. Minister. As far as I am concerned, I live in a slow growth area, and this is one of the reasons I was battling for this particular area just as Ontario was battling for East of Toronto. After all, Toronto does not need any help to get any bigger. As one review indicated, you are moving away from Malton because there are approximately 70,000 people affected in the area. But they are going to build a city of 200,000 at Cedarwood, which is only on the perimeter of the airport area. What are you going to do in 10, 15 or 20 years from now when 200,000 people are there? They are going to raise just as much complaint about the site of the new airport that you are talking about as the 70,000 people are doing around Malton.

**Mr. Jamieson:** With respect, I cannot believe that will happen for the simple reason that in the planning for this new site we have been very careful to ensure that things that happened at Malton will not in fact recur.

There are three parts of this. The first is the amount of land which we have chosen to take as the protected land which will be under direct federal government control.

Secondly, there is the undertaking and exchange of letters, which I have tabled in the House of Commons, with the Province of Ontario, which has in fact agreed, along with us, that they will provide the necessary zoning for protection, in other words that there will be a buffer zone, if you like, to avoid the kind of encroachments that occurred at Malton. So I think it can be demonstrated that this type of organized planning will avoid the type of thing that you have referred to and which directly relates to Malton.

**Mr. Howe:** What is the total acreage between the province and the federal government going to be?

**Mr. Jamieson:** The precise figure of course will not be known until the actual expropriation has taken place, but my recollection is some 18,000 to 19,000 acres under federal control and some 30,000-odd acres under provincial control.

## [Interprétation]

**M. Jamieson:** Le choix du meilleur emplacement entraîne forcément des divergences d'opinion. En premier lieu, nous pouvons simplement dire qu'après avoir examiné beaucoup d'emplacements, nous avons conclu que, compte tenu des nombreux critères établis, notre choix était le meilleur. Les membres du comité ont accès aux documents en question. Parmi ces critères, il y a d'autres qui ont trait à ce dont vous parlez, la question d'expansion urbaine et celle de la façon dont la région dans l'axe de Toronto se développera. Je pense qu'il est évident, d'après les déclarations faites par le gouvernement de l'Ontario, que celui-ci estimait que tout ce qui se ferait devrait être conforme autant que possible au soi-disant plan de développement centré sur la région Toronto. Une raison entre mille pour laquelle ce choix a été arrêté, c'est que cet emplacement particulier que nous avons désigné s'accordait bien avec les plans de la province d'Ontario que le choix d'autres emplacement auraient contrarié.

**M. Howe:** Bien des Ontariens n'approuvent pas le principe d'une région centrée sur Toronto. En ce qui me concerne, j'habite une région d'expansion lente et c'est une des raisons pour laquelle j'étais en faveur de cette région particulière, de la même façon que l'Ontario favorisait la région à l'est de Toronto. Après tout, Toronto n'a pas besoin d'aide pour agrandir. Comme une étude a indiqué, vous vous écarterez de Malton parce qu'il y a environ 70,000 personnes touchées dans cette région, mais on va construire une ville de 200,000 à Cedarwood qui est situé à la périphérie de l'aéroport. Qu'allez-vous faire dans dix, quinze ou vingt ans lorsqu'il y aura 200,000 personnes à cet endroit? Il se plaindront au sujet de l'emplacement du nouvel aéroport dont vous parlez autant que les 70,000 habitants le font à Malton.

**M. Jamieson:** Je ne crois pas que la chose se produise pour la bonne raison qu'en planifiant ce nouvel emplacement nous avons voulu empêcher la répétition de ce qui s'est produit à Malton.

Il y a trois questions en jeu ici. La première, c'est la superficie de terrain que nous avons décidé de prendre en tant que terrain protégé qui sera sous le contrôle du gouvernement fédéral.

Deuxièmement, il y a l'engagement et l'échange de lettres avec la province d'Ontario, que j'ai déjà déposés à la Chambre des communes, où la province a convenu de nous assurer le zonage nécessaire. En d'autres termes, il existera une zone tampon qui empêchera des empiètements comme on en a vus à Malton. Je pense qu'on peut démontrer que la planification ainsi organisée empêchera le genre de choses dont vous parlez et qui a trait directement à Malton.

**M. Howe:** Quelle sera la superficie totale que se partageront la province et le gouvernement fédéral?

**M. Jamieson:** Le chiffre précis ne sera pas connu avant que l'expropriation soit chose faite, mais si je me souviens bien il y aura de 18,000 à 19,000 acres sous le contrôle fédéral et quelque 30,000 acres sous le contrôle provincial.



[Text]

**Mr. Howe:** You have 80,000 acres at say Ste-Scholastique?

**Mr. Jamieson:** There is a significant difference between the two areas in the sense that we moved, in the case of Ste-Scholastique, exclusively on a provincial basis and lacking an agreement on which we could rely with regard to the protection of noise land.

In the case of Ontario, at their request, we moved in this different direction and followed a different route. So the site sizes in both cases are comparable in the sense that once we have determined, as we have now in the case of Ste-Scholastique, the actual region in which the airport is going to be located, the contours of the take-off and landing routes, it is quite conceivable that it would be possible for us to dispose of some of that acreage. It was merely done as a precautionary measure to ensure that we would have adequate land on which to do the necessary planning, but it was understood from the beginning that not all of it would be utilized, anymore than all of it will be utilized in the case of the Toronto Trust.

**Mr. Howe:** The roads going north of Toronto, No. 400 and highway No. 27, are almost impassable on weekends because of the tourist traffic going north. Was there a survey made as to which side of Toronto the biggest potential for passengers was going to come from? Was it going to be on the west side or the east side?

**Mr. Jamieson:** There was a survey made which indicated that we were talking not simply about Toronto itself but what I believe you or I called the Toronto Centre region. Given those circumstances and the likely growth potential and access, that is, the difficulty of access to a new site, the eastern site was preferable. Of course, you are speaking about a road system as it currently exists.

The agreement with the Province of Ontario provides for joint consultation and participation in the provision of high speed transit to the airport and assistance also with other forms of access. So that access to the airport will form part of the over-all plan. We are talking, of course, of approximately eight to ten years from now and I have no doubt that the existing roads structure and transportation structure in and around Toronto will have changed significantly by that time.

**Mr. Howe:** In your estimate of the potential passengers that are going to use this service, did you not find that Hamilton, London, Windsor, Woodstock, Brantford, Galt and area had more potential for passengers for the airport than the eastern area?

**Mr. Jamieson:** I think you could make a mathematical calculation to that effect, provided you did not want to take into consideration the convenience of the passengers in those areas. If you had to decide and said simply that wherever you live in southwestern Ontario, you are going to have to come to a site near Toronto...

**Mr. Howe:** Across Toronto. Nobody wants to go across Toronto.

**Mr. Jamieson:** Perhaps you may have overlooked that this is a total plan which involves the upgrading of airports at Windsor, London and Hamilton, so that each one of them is capable of providing more convenient service closer to where the people are than would be the case if you tried to run them all through a single or even through a two-airport system. Therefore, this means that, in effect, by expanding these three airports we not only provide better local service, including, as Air Canada has announced,

[Interpretation]

**Mr. Howe:** Vous avez 80,000 acres à Ste-Scholastique?

**M. Jamieson:** Il existe une différence significative entre les deux régions. Dans le cas de Ste-Scholastique, nous avons procédé exclusivement sur le plan provincial et nous n'avions pas d'accord en ce qui a trait à la protection contre le bruit.

Dans le cas de l'Ontario, nous avons adopté une autre orientation et suivi une autre voie, à sa demande. Alors, les dimensions des deux emplacements sont comparables en ce sens qu'une fois circonscrite, comme c'est le cas pour Ste-Scholastique, la région où l'aéroport lui-même sera situé et les profils des pistes d'atterrissage et de décollage, on peut très bien concevoir la possibilité de céder une partie de cette superficie. Il s'agissait d'une mesure de précaution afin d'assurer que nous aurions assez de terrain pour faire la planification nécessaire, mais dès le début c'était entendu que tout le terrain ne serait pas utilisé, pas plus qu'il serait tout utilisé dans le cas de Toronto.

**M. Howe:** Les routes vers le nord de Toronto, la route 400 et la route 27, sont presque impraticables en fin de semaine à cause des touristes qui montent vers le Nord. Est-ce qu'on a fait une étude afin de déterminer de quel côté de Toronto la majorité des passagers allaient venir? Est-ce de l'Ouest ou de l'Est?

**M. Jamieson:** Une étude indique qu'il était question non seulement de la ville de Toronto elle-même, mais aussi de la région que j'appelle, comme vous, la région périphérique de Toronto. Étant donné ces circonstances et le potentiel d'expansion et de voies d'accès, c'est-à-dire la difficulté d'accès à un nouvel emplacement, nous avons choisi l'est. Mais il s'agit bien sûr du réseau routier tel qu'il existe actuellement.

L'accord intervenu avec la province d'Ontario prévoit des consultations et une participation conjointes en vue de la construction de voies rapides vers l'aéroport et une aide pour d'autres moyens d'accès. Par conséquent, l'accès à l'aéroport fera partie du plan d'ensemble. Mais cela ne sera évidemment terminé que d'ici huit ou dix ans et je suis certain que le réseau routier actuel et le transport à l'intérieur et autour de la ville de Toronto auront alors beaucoup changé.

**M. Howe:** Lors de l'évaluation du nombre probable d'utilisateurs de ce service, n'avez-vous pas constaté que dans les régions de Hamilton, London, Windsor, Woodstock, Brantford et Galt le potentiel de passagers pour l'aéroport était plus grand que celui de la région est?

**M. Jamieson:** Il est certain qu'en faisant ce genre de calcul on pourrait tirer cette conclusion, à condition de ne pas vouloir tenir compte du sort des passagers dans ces régions. Si vous aviez eu à prendre cette décision et aviez dit simplement: «où que vous habitiez dans le sud-ouest de l'Ontario, il vous faudra vous rendre à un endroit près de Toronto...

**M. Howe:** Au-delà de Toronto. Personne ne veut aller plus loin que Toronto.

**M. Jamieson:** Vous semblez oublier qu'il s'agit d'un plan global qui comprend l'amélioration des aéroports de Windsor, de London et de Hamilton, afin que chacun de ceux-ci puisse offrir un service plus efficace et plus commode pour les usagers locaux plutôt que d'essayer d'acheminer toutes les personnes vers un seul aéroport, ou même un système de deux aéroports. Cela signifie donc, en fait, que l'agrandissement de ces trois aéroports entraînera non seulement un service local plus complet, comprenant,

*[Texte]*

more domestic flights, etc. through these three locations but also you ensure that there is not the same buildup at Toronto as there would be otherwise. I am using Toronto in the Malton sense, in that answer.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, one of the reasons I noticed that was given was that it is going to interfere with the recreational facilities on the Niagara Escarpment. To me, the potential growth and the required growth in that area is more important than some vague idea of a footpath from Niagara up to Tobermory. It says here:

Selection of the northwest site would adversely affect the recreational use of the Niagara Escarpment.

This was in one of your evaluations of site. If this is one of the criteria on which you made a decision to spend millions and probably billions of dollars, to me, Mr. Minister, this was a very insignificant idea and it says:

Recreational traffic at its peak. No local passenger market.

I do not know whether your men have studied this brief that was prepared by the tri-county committee of Wellington, Grey and Dufferin, elected representatives who were interested. How many other organizations or counties came to you with briefs as well prepared as this one?

**Mr. Jamieson:** It was a very well prepared brief.

**Mr. Howe:** Did any of the others come to you?

**Mr. Jamieson:** Yes, indeed. I had representations from . . .

**Mr. Howe:** Could I have copies of them?

**Mr. Jamieson:** Whatever is available, you are entirely welcome to them.

**Mr. Howe:** I would like to see them.

**Mr. Jamieson:** May I say, incidentally, without becoming argumentative in the least, that if you are speaking of the recreational facilities on the Niagara Escarpment then, of course, really the argument is more with the province than it is with the federal government. I recall very vividly the last occasion on which they were here, and I do not wish to put words in your mouth, but certainly members of this Committee were insistent that we not proceed unilaterally on this matter but that the views of the Province of Ontario be fully taken into account.

Some of these answers are not ones which have come from us in that sense; they are part of the joint study. As for the reference to the expenditure of hundreds of millions and perhaps billions of dollars, knowing you as a long-time Parliamentarian, you do not throw figures around loosely, but with respect, this is not the case in this particular instance. As I pointed out, any new air facility for Toronto whether it is located in Amaranth County, or wherever it is located, is bound over time to pay for itself. In other words, it is a revenue-producing agency. So that, and I do want to make this point clear because it is so frequently misunderstood, this is not some great outgoing expenditure without something coming back: in fact, quite the contrary.

*[Interprétation]*

comme Air Canada l'a annoncé, plus de vols intérieurs y faisant escale, mais assurera en plus qu'il n'y aura pas à Toronto l'encombrement auquel on pourrait s'attendre autrement. Et quand je dis Toronto, c'est à Malton que je pense, du moins dans cette réponse.

**M. Howe:** L'une des critiques était que cet emplacement nuirait aux installations récréatives de l'escarpement du Niagara. À mon avis, l'expansion probable possible et indispensable de cette région est plus importante que le projet assez imprécis d'un sentier entre Niagara et Tobermory. Il est dit entre autres:

Choisir le nord-ouest nuirait à la vocation récréative de l'escarpement du Niagara.

Cette citation est tirée d'une de vos études sur les emplacements envisagés. Si c'est un des critères sur lesquels vous vous êtes fondés avant de dépenser des millions, et peut-être des milliards de dollars, je le trouve très futile. Plus loin:

Trafic touristique en période de pointe. Pas de marché local.

Je ne sais si vos fonctionnaires ont étudié le mémoire préparé par le Comité tripartite des comtés de Wellington, de Grey et de Dufferin, formé de personnes mandatées par la population et qui s'intéressaient à cette question. Combien d'autres organismes ou d'autres comtés vous ont présenté des mémoires aussi bien préparés que celui-là?

**M. Jamieson:** C'était un mémoire très bien préparé.

**M. Howe:** D'autres personnes ont-elles fait la même chose?

**M. Jamieson:** Oui. Nous avons reçu des mémoires de . . .

**M. Howe:** Pourrais-je en avoir des exemplaires?

**M. Jamieson:** Vous pouvez avoir tous les mémoires qui sont disponibles.

**M. Howe:** J'aimerais les voir.

**M. Jamieson:** A propos, sans vouloir ouvrir un débat, j'aimerais vous rappeler que s'il s'agit de la vocation récréative de l'escarpement du Niagara, cela dépend plus du gouvernement provincial que du gouvernement fédéral. Je me souviens très bien que lors de sa dernière comparution ici, et je ne vous le fais pas dire, certains membres du Comité ont insisté pour que nous n'agissions pas de façon unilatérale, mais que nous tenions compte des opinions exprimées par la province d'Ontario.

En ce sens, je peux dire que quelques-unes de ces réponses ne proviennent pas de nous, mais bien d'une étude conjointe. Quant à la question des dépenses de centaines de millions, et peut-être de milliards de dollars, je sais que vous êtes membre du Parlement depuis fort longtemps et que vous ne lancez pas des chiffres à la légère, mais avec prudence, ce qui n'est pas le cas en ce moment. Comme je l'ai fait remarquer, tout nouvel aéroport à Toronto, qu'il soit situé dans le comté d'Amaranth ou ailleurs, fera ses frais au bout d'un certain temps. Autrement dit, il s'agit d'un placement sûr. Ce n'est pas une grosse dépense qui ne rapporte pas, bien au contraire.



[Text]

• 1210

**Mr. Howe:** The only thing I can find about these environmental and ecological effects, Mr. Minister, in this book or this paper that you have given me, is this:

The environmental impact of the airport construction and operation phases was examined, especially as these might affect run off and stream regimes. Consideration was given to the anticipated degree of physical interference to the natural habitat of wildlife. Particular attention was paid to determine whether any unique species would be affected, and also to the location of migratory bird flyways.

This was not a problem up there.

**Mr. Jamieson:** As I say, I am sure that you would have to look at all of the criteria. It does not necessarily mean that those were the main or overriding considerations or reasons why that particular site was not finally chosen. One would have to look at all of the other criteria as well.

**Mr. Howe:** One other reason was because of the weather that there was supposed to be there. Well, I got reports today, and there was more snow in Ottawa than there was in that area. They only have about 100 inches of snow, and Toronto of course is in the banana belt and they have almost 85 inches of snow. This could not have been the criterion.

**Mr. Jamieson:** It was one of the criteria, and the meteorological records are available which illustrate that there is substantially more snow, and in fact adverse weather generally, affecting flight conditions in that region than in the one that was chosen, or indeed in some of the others.

You have, as I say, to consider all of the criteria, and in some cases a site was more desirable from, let us say, an ecological point of view but it may have been less desirable from various other points of view. The question of conflict of one airport with another is also something which has to be taken into account: the flight paths, the various air control devices that can be employed between two airports. There are a variety of considerations and in total, I repeat, these were measured against the various sites that were considered; then, of course, the choice was eventually made on that final comprehensive assessment.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I know I have used up my time, but I still feel that the Pickering site will not be the best in the long-range program that is going to be necessary—and you took me to task for talking about money; well, neither one of us can estimate what the homes and the facilities and the services that the 200,000 people are going to require, is going to cost over a period of years. It will run into billions of dollars, and you have to agree to that. In the next 40 or 50 years, I think you are going to find that this Pickering site is not the best site; that you should have chosen the Amaranth site. That is my opinion, and is an opinion shared by quite a lot of people in our particular area.

**Mr. Jamieson:** I am sure that that is true; but, as I say, it was a matter, and has to be eventually a matter, of the best-informed judgment, coupled, I repeat, with the decision and the desire to achieve the greatest degree of harmonious development along with the levels of government that have the major responsibility in these matters, and that is ourselves and the province.

[Interpretation]

**M. Howe:** Tout ce que je peux trouver à propos des effets sur le milieu et l'écologie, monsieur le Ministre, dans ce livre ou ce document que vous m'avez remis, c'est:

Nous avons étudié l'impact de la construction et des phases d'opération de l'aéroport sur le milieu. Nous nous sommes attachés au degré d'interférence sur l'habitat naturel de la faune, particulièrement aux effets sur les espèces rares et sur les routes empruntées habituellement par les oiseaux migrateurs.

Ce n'était pas un problème là-haut.

**M. Jamieson:** Comme je l'ai déjà dit, il faut examiner tous les critères. Cela ne veut pas nécessairement dire que ce sont là les raisons qui ont décidé du choix de cet emplacement. Tous les critères ont leur importance.

**M. Howe:** Une autre raison était les conditions météorologiques. J'ai reçu des rapports aujourd'hui, et il y a eu plus de neige à Ottawa que dans cette région. Ils ne reçoivent qu'une centaine de pouces de neige, et bien sûr Toronto en reçoit presque 85 pouces. C'est impossible que cela ait pu jouer un rôle.

**M. Jamieson:** Cela a été un des critères et les rapports météorologiques disponibles indiquent qu'il y a plus de neige et, en général, un temps plus mauvais, qui affecte plus les conditions de vol dans cette région que dans celle qui a été choisie.

Comme je l'ai déjà dit, il faut tenir compte de tous les critères et parfois, un endroit peut être meilleur au point de vue écologique, mais moins bon à d'autres points de vue. Nous avons également tenu compte des conflits possibles entre aéroports; les itinéraires de vol, les divers appareils de contrôle de la navigation aérienne qu'on emploie entre deux aéroports. Chaque site a été étudié en fonction d'une liste de critères. Le choix a été fait d'après une évaluation d'ensemble.

**M. Howe:** Monsieur le président, je sais que j'ai épuisé mon temps, mais j'ai toujours l'impression que le site de Pickering n'est pas le meilleur dans le programme à longue échéance qui sera nécessaire. Et vous m'avez reproché de parler d'argent. Personne d'entre nous ne peut prédire combien vont coûter les maisons, les installations et les services dont vont avoir besoin ces 200,000 personnes. Cela va coûter des milliards de dollars. Au cours des prochaines 40 ou 50 années, vous allez vous rendre compte que le site de Pickering n'est pas le meilleur, que vous auriez dû choisir celui d'Amaranth. C'est mon avis et aussi celui de beaucoup de personnes de notre région.

**M. Jamieson:** Je suis certain que c'est vrai, mais c'est une question d'être bien informé et de vouloir réaliser une mise en valeur aussi harmonieuse que possible en collaboration avec les niveaux de gouvernement qui portent la plus grande responsabilité dans cette matière, c'est-à-dire nous-mêmes et la province.

[Texte]

**Mr. Howe:** You are getting a lot more flak from Pickering than you would have got from Amaranth.

**Mr. Jamieson:** I must point out to you, in that connection, that the Pickering Township Federation of Agriculture, as well as many, many other organizations, have indicated their support for the Pickering site.

**Mr. Howe:** How about the—

**Mr. Jamieson:** I know, but you were speaking about the elected representatives earlier when you talked about the Amaranth group.

**The Chairman:** Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Thank you, Mr. Chairman. First of all I would like to say that I have heard many estimates given to committees and I would say that this was one of the best presentations that I have witnessed and I appreciate it.

While we are on the matter of airports, I would like to ask the Minister if consideration was given to a plan that I mentioned in the House following his announcement of the airport. Why has the department not carried out a long-range transportation study which would place an airport in the Kingston area, coupled with an improved railway system similar to what we find in Japan while enlarging and improving Malton Airport as we are doing and improving Dorval's airport which would cut the cost in half. We would not have had to build the Ste. Scholastique and the Pickering airports. One would have done at half the cost and a person would land at that central airport and speedy train service would get him to Montreal in an hour and into Toronto in an hour or less. There is submarginal land in and about Kingston. In a long time view, cost wise and everything, it would appear to me to have been a much better decision than the one that has been made. It would also have helped improve the Toronto-Montreal cities, it would have pulled them together. It would have helped our French-English situation and to me it would have been an ideal solution. Now was thought given to this, and if not, why not?

• 1215

**Mr. Jamieson:** Very much so and I hope you will forgive me if I give a fairly detailed answer to the best of my ability on this.

I have no doubt that we will see, in time, a transportation corridor between Windsor and Quebec City, probably starting over this section to which you have referred or roughly over that section and this corridor will incorporate some form of rapid transit. That, I believe is somewhere down the road.

The reasons why at this particular moment in time, we did not accept the solution are complex and as I say, I will try to be brief in giving them.

In the first place, the form of rapid transit has not yet been refined to the point for Canadian purposes that there is any system we could identify today as being the most suitable. Just one explanation as to why, although there are many, is, of course, the variables in our weather conditions, which, for instance, make such things as monorail and make the air-cushion type of rapid transit pretty difficult in the snow and ice conditions, have not been resolved with regard to these. The short answer is that we have not identified as yet an appropriate, true transit system.

[Interprétation]

**M. Howe:** Il y a plus de répercussion à Pickering qu'il n'y en aurait eu à Amaranth.

**M. Jamieson:** A ce sujet, je dois vous faire remarquer que la Pickering Township Federation of Agriculture, ainsi que de nombreux autres organismes, ont indiqué leur appui en faveur du site de Pickering.

**M. Howe:** Et à propos de...

**M. Jamieson:** Je sais, mais quand vous avez parlé du groupe d'Amaranth, vous avez mentionné les représentants élus.

**Le président:** Monsieur Hales.

**M. Hales:** Merci, monsieur le président. D'abord permettez-moi de dire que j'ai souvent entendu présenter des budgets devant des comités et que c'est l'une des meilleures présentations auxquelles j'ai assisté.

Tandis que nous en sommes aux aéroports, monsieur le Ministre, a-t-on pensé au projet dont j'ai parlé en Chambre après l'annonce de la construction de l'aéroport. Pourquoi le Ministère ne fait-il pas une étude de grande envergure qui porterait sur l'aménagement d'un aéroport dans la région de Kingston et d'un système ferroviaire aussi perfectionné que ceux du Japon. Cette étude pourrait porter également sur l'agrandissement et l'amélioration des aéroports de Malton et de Dorval. Cela réduirait les frais de moitié et nous n'aurions pas besoin de construire des aéroports à Ste-Scholastique et à Pickering. Un seul aéroport suffirait. Quelqu'un pourrait atterrir à l'aéroport central et prendre un train qui le conduirait à Montréal en une heure et à Toronto, peut-être en moins de temps. Pour qu'un tel investissement soit rentable à long terme il me semble qu'on aurait dû choisir les terres pauvres dans les environs de Kingston. Ce choix aurait rapproché Montréal et Toronto et aurait favorisé leur épanouissement; il aurait aidé au rapprochement des deux ethnies. Pourquoi n'a-t-on pas pensé à une solution aussi idéale?

**M. Jamieson:** Je vous répondrai au meilleur de ma connaissance; alors, excusez-moi de vous donner autant de détails.

Nous verrons sans aucun doute s'établir entre Windsor et la ville de Québec un corridor dont le point d'origine sera probablement situé dans la région que vous avez mentionnée et qui sera desservi par un moyen de transport rapide.

Jusqu'à présent, nous n'avons pas adopté la solution que vous venez de mentionner pour des raisons complexes que je vous expliquerai brièvement.

Tout d'abord, il n'y a pas de moyen de transport rapide assez perfectionné pour répondre parfaitement aux besoins de la population du Canada. La première explication à cela est la variété de nos climats; ainsi, il serait difficile pour le monorail ou le véhicule sur coussin d'air de circuler dans la neige ou sur la glace. C'est un problème qu'on n'a pas encore résolu.



**[Text]**

The second point is the matter of convenience to passengers. Whether or not one should think in terms of requiring an hour, let us say, of surface time or more—again there is some uncertainty depending upon the system for that purpose—is an open question and members may have different views on that.

Generally speaking, until now, it would seem to me that we have always thought in terms of airports as being as a first convenience to the airlines themselves, or perhaps second, even to the Ministry of Transport, but we really have not thought about them in terms of what is the most convenient for people. This is why I tried to answer Mr. Howe by saying that I think London and Windsor and Hamilton are entitled to some service on their own.

There is a third reason and it is a highly technical one as well and that is whether, in fact, it is wise to have a maximization of airplane flights into a single site, from a safety and convenience point of view, whether all of the other elements are equal or not. Any of you who have flown into New York city, for instance, which has, in fact a two-airport system, but have flown into Kennedy airport, will know that the stacking problem is now about an hour and a half. Last week there was an indication from London that there had been three near misses of aircraft flying into that particular airport and so there is from a safety point of view an optimum size beyond which it is our considered opinion it is not wise to go, even though everything else may be equal. You just get too many planes in the air, too much difficulty with air control and so on, if they are at the one site.

Now, on the question, of course, of expansion of Malton, using it and Ste. Scholastique with some sort of inbetween, I have said several times and would be very happy to defend it even further, that the argument about expanding Malton has simply not been able to stand up to close scrutiny because of the reasons that have been talked about here, the encroachment that has occurred because we did not know enough, both municipally and federally and provincially on these matters. Therefore, we had to make this kind of decision. All we have done, as of this moment, and I think this is a key point, Mr. Hales, is that we have come to the conclusion that it is a precaution that we ought to take to ensure that we have a piece of land. We have not as yet made any decision as to the kind of facility or the type of facility that will be built there. But we did feel that if you are thinking ahead 8, 9 or 10 years, given the type of thing to which Mr. Howe referred, it was wise for us to get a protected piece of territory so that we in Ontario could plan sensibly and logically for the future.

• 1220

Something along the lines that you are talking about is really more an alternative to what I call "the short-haul passenger." If we can get a good rapid transit system going between Toronto and Montreal, the likelihood is that it will be used more, not so much for the person who wants to go on an air mode, but it is more likely to be used by people who want to travel between these two major cities in the country, with perhaps Ottawa in the middle.

And I think the final point, not to encroach too much on your time, is the fact that such a huge amount of the future business is going to be overseas business. In the whole of the southwestern area we are talking about a 75 per cent figure of people who will be travelling either overseas or over long distances. It is not the short-haul type of traffic.

**[Interpretation]**

Deuxièmement, il faut tenir compte des besoins des voyageurs. Il faudrait établir des horaires équivalents, mais cela dépendrait du mode de transport choisi. Je suppose que les opinions des membres du Comité sont partagées à ce sujet.

Jusqu'à présent, il semble que nous ayons considéré les aéroports comme un service offert d'abord aux lignes aériennes, puis au Ministère des Transports, mais nous n'avons jamais vraiment pensé à mieux servir la population. C'est pourquoi, j'ai essayé de dire à monsieur Howe que London, Windsor et Hamilton auraient droit à un service particulier.

La troisième explication est très technique: serait-il bon pour des raisons pratiques et de sécurité de porter au maximum le nombre des envolées dans une même région? Ceux d'entre vous qui ont déjà pris l'avion pour New York, où il y a deux aéroports, et qui ont atterri à l'aéroport Kennedy savent que les avions doivent tourner en rond pendant une heure et demie avant de se poser. La semaine dernière, il a failli y avoir trois collisions à l'aéroport de Londres. Pour plus de sécurité, nous devrions limiter l'importance de notre aéroport. S'il est trop grand, il y a trop d'avions dans les airs en même temps et il y a des problèmes de circulation aérienne;

Quant à Malton et à Ste-Scholastique, qu'on voudrait relier d'une façon quelconque, je maintiens qu'il est impossible d'agrandir Malton pour les raisons qu'on vient de donner soit les difficultés qui se sont posées parce que nous n'en savions pas assez long sur le sujet, tant au palier municipal, qu'au palier provincial et fédéral. C'est ce qui nous a amené à rendre cette décision. Tout ce que nous avons fait jusqu'à maintenant, et c'est là un point très important, monsieur Hales, c'est d'arriver à la conclusion que c'est une précaution nécessaire pour nous assurer que nous avons un terrain. Nous n'avons pas encore pris de décision quant au genre d'installation que nous y construirons. Mais nous avons cru qu'en prévoyant ce qui se passera dans 8, 9 ou 10 ans, étant donné ce à quoi monsieur Howe a fait allusion, il serait plus sage de réserver des terrains, ce qui nous permettra de faire une planification logique et sensée en Ontario.

Ce dont vous parlez serait une solution de rechange pour ce que j'appelle «les passagers pour un court trajet». Si nous pouvons avoir un système de transport rapide entre Toronto et Montréal, il sera vraisemblablement plus fréquenté, pas tant par les personnes qui veulent voyager par avion, mais par les gens qui veulent voyager entre ces deux grandes villes, avec peut-être Ottawa entre les deux.

Et je pense en dernier lieu, je ne veux pas abuser de votre temps, qu'un grand nombre de voyageurs se rendront outre-mer. Dans toute la région du sud-ouest, nous parlons de 75% des gens qui voyageront soit outre-mer soit sur de longues distances. Il ne s'agit pas de distances courtes.

**[Texte]**

Another very important point is the statistics on the growth particularly in air freight and cargo. By the way these are forecasts that have been done by the respected and generally accepted methods. For instance, at the present time, taking cargo into account, the actual in 1970 was 307.8—I presume that is hundreds of thousands of pounds. If one goes to 1985, it then goes to 5,723,000 pounds for air freight and air cargo.

It will not be as convenient for business if that airport is a fair distance from where the market is going to be. It is going to want to be fairly close to Toronto, to the developing factories and the like who will make use of it. I would be very glad at some other time to go into more detail but I hope that is sufficient for the moment.

**Mr. Hales:** I would like to pursue it further at some later time as I do not want to take the time of the Committee. You have mentioned some points that, I think, could be argued to a certain extent.

I have a few brief questions here. You said that airports are to be self-supporting. What thought has the department given to a passenger airport charge? In other words, those who use pay.

**Mr. Jamieson:** Yes. The main users and the main payers at the moment are the airlines themselves on whom we and other levels of government exact a landing fee plus fuel taxes and various things. We have authority from Parliament now to introduce a form of ticket tax and I have not moved ahead with this because I want a response to representations. I think Mr. Howe was one of those who made them at the time. There are certain inequities in the proposal as it was put forward in the sense that it tends to put a bigger penalty on the long-haul passengers than on the short-haul. But there is an act of Parliament, which has been given royal assent, which would enable us to exact a user charge as is done now, by the way, at most airports in the world. But I would like to get most of it from concessionaires, parking-lot owners or operators, people of this kind.

I think we could say now that both Toronto and Montreal, if one takes out the Capital, are on a straight operating basis; they are profitable at the moment.

**Mr. Hales:** You have the authority. It is a matter of putting it into force.

**Mr. Jamieson:** In what is the fairest way.

**Mr. Hales:** If it had not been an election year, it might have been in now.

**Mr. Jamieson:** I quite honestly can say that it really did not have too much to do with that. It had to do, in fact, mostly with the northern routes where the rates are higher and the people need air transport more and it appeared to bear more heavily on them than I felt was proper.

**Mr. Hales:** You played it just the way I would have played it myself. Take the Ottawa-Toronto air service. This is really a CN-Air Canada question I suppose, but how close are we to having a jitney service between Ottawa and Toronto or Toronto and Montreal similar to the Calgary to Edmonton one where you can go down and get one every hour without bookings or reservations? It is a very handy service. Surely we have arrived at this point.

**[Interprétation]**

Une autre question importante est celle des données statistiques sur l'expansion du transport aérien des marchandises. Ces prévisions ont été faites selon les méthodes généralement respectées et admises. Par exemple, à l'heure actuelle, en ce qui concerne le transport des marchandises, le taux de croissance pour 1970 est de 307.8. Je suppose que cela représente des centaines de milliers de livres. Si on regarde les prévisions pour 1985, les chiffres pour le transport aérien de marchandises sont de l'ordre de 5,723,000 livres.

Le secteur des affaires ne sera pas aussi avantagé si l'aéroport est assez éloigné du marché. Il faudra qu'il soit près de Toronto, des usines en voie d'expansion et des autres clients qui auront besoin de l'aéroport. Je serai heureux de donner plus de détails une autre fois, mais j'espère que ce sera suffisant pour l'instant.

**M. Hales:** Puisque je ne veux pas abuser du temps du comité, je reviendrai sur cela plus tard. Vous avez fait certaines observations qui peuvent être sujettes à discussion.

J'ai quelques questions à poser. Vous avez dit que les aéroports doivent subvenir à leurs propres besoins. Le ministère a-t-il songé à une taxe aux aéroports? En d'autres mots, à faire payer ceux qui voyagent.

**M. Jamieson:** A l'heure actuelle, nos principaux clients sont les compagnies d'aviation elles-mêmes à qui nous imposons, nous et les autres palier du gouvernement, des droits d'atterrissage, des taxes sur le carburant et d'autres choses encore. Le gouvernement nous a donné le pouvoir de percevoir une taxe sur les billets; mais j'attends d'abord une réponse aux instances qui ont été faites. Monsieur Howe est l'un de ceux qui ont parlé de la question à cette époque. Le projet tel qu'il a été conçu n'était pas tout à fait juste parce qu'il frappait davantage les voyageurs qui devaient parcourir de longues distances. Mais une loi qui a reçu la sanction royale nous permet de faire payer une taxe aux voyageurs comme cela se fait dans la plupart des aéroports du monde. Mais j'aimerais que cette taxe frappe surtout les détenteurs de concessions, les propriétaires de terrains de stationnement ou leurs exploitants, et les autres personnes de cette catégorie.

Je crois que l'on peut dire que les aéroports de Montréal et de Toronto, si on exclut celui de la capitale, sont administrés strictement comme des entreprises commerciales. Ils sont rentables pour le moment.

**M. Hales:** Vous avez le pouvoir. Il ne reste qu'à vous en servir.

**M. Jamieson:** De la façon la plus juste.

**M. Hales:** Si cette année n'était pas une année d'élection, cela pourrait se faire maintenant.

**M. Jamieson:** Je puis honnêtement dire que cela n'a rien à voir avec la question. Il s'agissait surtout des routes aériennes du nord où les taux sont plus élevés et où les gens ont le plus besoin de ce genre de transport; il m'a semblé que cela leur imposerait un fardeau trop lourd.

**M. Hales:** Vous avez agi comme je l'aurais fait moi-même. Prenez l'exemple du service aérien Ottawa-Toronto. Je suppose que cette question intéresse avant tout le CN et Air Canada, mais quand aurons-nous un service régulier entre Ottawa et Toronto ou Toronto et Montréal semblable à celui qui existe entre Calgary et Edmonton, où on peut prendre l'avion à toutes les heures sans réservations. C'est un service très commode. Il est sûrement possible d'établir un tel service maintenant.



[Text]

• 1225

**Mr. Jamieson:** In point of fact, such a service or something close to it was introduced on May 1 by Air Canada between Toronto and Montreal, with quite a few of the flights coming into Ottawa. This was in answer to requests made to the Chairman of the Board, Mr. Pratte, when he appeared before this Committee. My recollection is that it does provide for hourly departures. There is a certain amount of reservation necessary, but it has been cut sharply because if you happen to miss one you know that the maximum time you are going to have to wait is an hour. The service, to the extent that I have made use of it and what I have heard from others, has been improved quite a bit in the last three or four weeks. But it has only been on for three or four weeks, so it will take a while to iron out the kinks.

**Mr. Hales:** We are heading in this direction.

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Hales:** Do you let contracts for dredging or do we have our own equipment?

**Mr. Jamieson:** We do both, sir. The Department of Public Works has some of its own dredges which it uses. In cases where it is the responsibility of Transport we would sometimes have it done by the Department of Public Works on our account, but we would sometimes let contracts for it. It depends upon the availability of equipment.

**Mr. Hales:** In which direction are you headed? Are you heading towards letting all of it out to contracts or heading in the other direction, that of doing it yourself?

**Mr. Jamieson:** My personal instinct, and that is the only way I can describe it at the moment, is that I would tend to go the contract route if we could do it in many more cases. I also think there is a need for us to rationalize still further the responsibilities for dredging between Public Works, ourselves and such organizations as the St. Lawrence Seaway.

**Mr. Hales:** With some of the sad experiences I think you have had with your own dredging equipment, I am pleased to hear you say that you are heading towards the contract way of doing it.

Regarding transport ferries, you buy or put these new ferries into service. Do you draw up the specifications, call for tenders and have them made, or do you go to the CN and say that you want such and such a ferry and will they make it for you.

**Mr. Jamieson:** The former is the route, although of course the CN is consulted. This, for example, is the case at the moment with regard to a replacement for the *Patrick Morris*, the vessel which unfortunately sank when on a rescue mission in the Gulf. We talk to Canadian National, who are our agents in operating these ferries, as to what they consider the most desirable kind of vessel, but ultimately the tenders are placed on our design and through the Department of Supply and Services.

**Mr. Hales:** I would like to question your policy there. I think this is a policy that needs to be reviewed. I do not think you have any business being in the production of transport ferries. This is the CN's business, and I would think you would be well advised to say to them, "We want a ferry to carry so many people or cars. Will you produce it?"

[Interpretation]

**M. Jamieson:** Effectivement le 1<sup>er</sup> mai, Air Canada a commencé à offrir un service de ce genre entre Toronto et Montréal, avec parfois un arrêt à Ottawa. Cela fait suite aux demandes adressées au président de la Commission, M. Pratte, lors de sa venue à une séance de ce Comité. Si je me souviens bien, ce service comporte des départs à toutes les heures. Il vaut mieux réserver, mais les réservations sont rendues moins nécessaires étant donné qu'on ne peut jamais attendre plus d'une heure si on a manqué un départ. Selon ma propre expérience et ce que j'ai entendu dire, on a beaucoup amélioré le service au cours des trois ou quatre dernières semaines. Mais comme il est très récent, il faudra attendre un certain temps avant qu'il ne fonctionne tout à fait bien.

**M. Hales:** Nous travaillons dans ce sens.

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Hales:** Confiez-vous le dragage à des entrepreneurs ou le faites-vous vous-mêmes?

**M. Jamieson:** Nous faisons les deux, monsieur. Le ministère des Travaux Publics emploie ses propres dragues. Quand cela relève des Transports, nous préférons confier le travail aux Travaux Publics, mais nous le confions parfois à des entrepreneurs. Cela dépend du matériel dont nous disposons.

**M. Hales:** Avez-vous tendance à tout confier à des entrepreneurs ou à faire ces opérations vous-mêmes?

**M. Jamieson:** Personnellement, et c'est tout ce que je peux vous dire pour le moment, je confierais de plus en plus ces travaux à des entreprises privées. Je crois aussi que nous devons faire une répartition plus rationnelle des travaux de dragage entre les Travaux Publics, nous-mêmes et des organismes comme la Voie Maritime du Saint-Laurent.

**M. Hales:** Étant donné les mauvaises expériences que vous avez connues avec votre propre matériel, je suis heureux de savoir que vous pensez à confier ces travaux à l'entreprise privée.

A propos des traversiers que vous achetez ou que vous mettez en service, tracez-vous les devis, faites-vous des appels d'offres et les faites-vous construire ou dites-vous au CN: nous voulons tel et tel traversier, et il s'en occupe?

**M. Jamieson:** Nous procédons de la première façon, bien que nous consultations évidemment, le CN. C'est ce que nous faisons actuellement, exemple, pour le remplacement du *Patrick Morris*, le navire qui a malheureusement coulé lors d'une mission de sauvetage dans le Golfe. Nous consultations le Canadien National, qui est notre agent pour l'exploitation de ces traversiers, pour savoir quel genre de navire il considère comme le plus avantageux, mais en dernier lieu les soumissions portent sur nos devis, et sont approuvées par le ministère des Approvisionnements et Services.

**M. Hales:** Je me permets de contester le bien-fondé de votre politique à cet égard. Je crois que vous devriez la réviser. Selon moi, ce n'est pas l'affaire du Ministère de construire des traversiers. C'est l'affaire du CN, et je crois que vous devriez lui dire: «Nous voulons un traversier pour transporter tant de personnes et tant de voitures. Construisez-le.»

## [Texte]

**Mr. Jamieson:** I could argue with you on that point in the sense that I believe, by and large, we have more capability and more experience with vessel construction—that is within Transport—than does the CNR, partly because of course we operate the whole coastguard fleet. We have to do it for the coastguard fleet, because of the highly specialized nature of these vessels, and it is because we have that capability that we have found that this arrangement is better. The other point is, of course, that we own these ferries; they are merely operated by Canadian National as our agents. If we were to go the route that you suggest—and I think we go half way toward it; I think CN has a very big input into the design factor of these vessels—of course we would then have to put some sort of a ceiling on what it was we wanted them to spend on such a vessel.

**Mr. Hales:** I am thinking of the costs. Look at the costs you have in your department, and the CN already have this facility. Why have it in both places. Let us consider the cost of this thing.

**Mr. Jamieson:** To my knowledge, the CN has no design facility within its own organization with regard to ships. The only ships they operate are those that they operate on our behalf. There may be an exception to that but I am not aware of it. In other words, we could just as easily tomorrow, in theory at least, designate somebody else as the agent for the operation of these ferries rather than CN, but I do not believe that you will find, Mr. Hales, that there is duplication.

• 1230

**Mr. Hales:** I know in the past there has been some lack of communication between CN and Transport with some very costly results to the taxpayer of Canada. I do not have time to recite them now but I can look them up chapter and verse and it was not peanuts. It was just lack of communication between the two departments that caused it all, so that is why . . .

**Mr. Jamieson:** May I just interject that of course I do not disagree. I think it goes much deeper than merely who orders the ships. I think what is wrong and what we are seeking to correct is to clearly define what the relationship of the CNR is to the Government of Canada when it acts as the agent of the Government of Canada. That has never really been spelled out. You are talking perhaps to an expert on the subject because it applies particularly in the case of Newfoundland and I have been on that for 23 years.

**Mr. Hales:** I have a final question, Mr. Chairman. I hope I am not transgressing here. With regard to the smaller airports, I am thinking of Waterloo-Wellington—I always like to say Wellington-Waterloo, but Waterloo comes first in this designation—I understand are receiving their fair share of the moneys for these types of airports? What are they doing there as far as the runways and the terminal is concerned?

**Mr. Jamieson:** The short answer is that I know they are on the current list for further expansion, but we might have the actual figures as to where and just at what time.

**Mr. W. H. Huck (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Ministry of Transport):** Mr. Chairman, I do not think that they have, in fact, asked for anything at the present time.

## [Interprétation]

**M. Jamieson:** Je crois que, tout compte fait, le ministère des Transports est mieux organisé que le CN pour construire des bateaux et nous avons plus d'expérience que lui dans ce domaine, en partie parce que nous nous occupons de toute la flotte de garde-côtes. Nous le faisons à cause du caractère très spécialisé de ces bateaux, et c'est en raison de cette compétence que nous avons trouvé cette façon de procéder plus avantageuse. L'autre raison, évidemment, c'est que ces traversiers nous appartiennent; le Canadien National ne les exploite qu'à titre d'agent. Si nous faisons comme vous le proposez, ce que nous faisons déjà dans une certaine mesure car le CN apporte une très grande contribution à la conception de ces bateaux, nous devrions évidemment fixer une limite à leur coût.

**M. Hales:** Je pense justement au coût. Voyez ce que cela coûte à votre ministère, alors que le CN possède déjà les installations nécessaires. Pourquoi ce double emploi? Réfléchissons à ce que cela coûte.

**M. Jamieson:** A ma connaissance, le CN ne possède aucun service de dessin industriel pour la construction de bateaux. Les seuls bateaux qu'il exploite sont ceux qu'il exploite en notre nom. Il se peut qu'il y ait une exception, mais je ne suis pas au courant. En d'autres termes, dès demain nous pourrions très facilement, du moins en théorie, nommer quelqu'un d'autre pour exploiter ces traversiers à la place du CN. Mais je ne crois pas que vous puissiez constater qu'il y a chevauchement, Monsieur Hales.

**M. Hales:** Je sais que par le passé il y a eu un manque de communication entre le CN et le ministère des Transports, ce qui a coûté cher aux contribuables canadiens. Je n'ai pas le temps d'insister sur ce sujet mais je puis trouver les détails et je vous assure que ce n'était pas une brouille. C'est un manque de communication entre les ministères intéressés qui est à l'origine de ce problème et c'est pourquoi . . .

**M. Jamieson:** J'aimerais faire remarquer que je suis d'accord. La question de savoir qui a commandé les bateaux n'est pas le fond du problème. Je crois que ce que nous cherchons à faire c'est définir clairement la relation qui doit exister entre le gouvernement et le CN qui agit comme agent de ce dernier. On ne l'a jamais fait. Vous parlez probablement à un expert sur ce sujet, car cela s'applique au cas de Terre-Neuve que j'ai étudié pendant 23 ans.

**M. Hales:** J'ai une dernière question monsieur le président. J'espère ne pas aller trop loin. Elle concerne les petits aéroports, en particulier Waterloo-Wellington. J'aime mieux dire Wellington-Waterloo, mais ce n'est pas l'usage. Je crois comprendre qu'ils reçoivent une bonne partie des sommes prévues pour ce genre d'aéroport. Que font-ils en ce qui concerne les pistes et l'aérogare?

**M. Jamieson:** Tout ce que je sais, c'est qu'ils ont des projets d'expansion. Mais nous pouvons obtenir des chiffres précis sur la date et l'endroit.

**M. W. H. Huck (administrateur, Administration du transport aérien du Canada, ministère des Transports):** Monsieur le président, je ne crois pas qu'ils aient demandé quelque chose jusqu'à maintenant.



[Text]

**Mr. Hales:** Waterloo-Wellington airport have not asked for anything?

**Mr. Huck:** Not as far as I am aware.

**Mr. Hales:** You are not aware of all the facts then because they have certainly asked for an extension to the runway and they have asked for a terminal.

**Mr. Jamieson:** May we take that as notice and look into it?

**Mr. Hales:** Possibly they are dealing through the Toronto office.

**Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister of Transport):** Perhaps I could clarify one point Mr. Hales. They are on the list now of airports that are being looked at in the context of the new \$3 million program. I believe representations have been made. I think perhaps Mr. Huck was referring to a direct application from the municipality, but certainly representations have been made and they are on the list.

**Mr. Hales:** An application has been made by the Waterloo-Wellington airport authority. I know they made the application and I want to know if the application has been received, what grant has been made and what is going to be done.

**Mr. Stoner:** We can provide you with that later today.

**Mr. Hales:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Gentlemen, I think we agreed that we would sit until 12.30 p.m. This Committee will return at 3.30 this afternoon and I believe our first questioner will be Mr. Gilbert. Meeting adjourned.

#### AFTERNOON SITTING

• 1607

**The Chairman:** Gentlemen, I do not think we need a quorum to start.

Mr. Gilbert, you have the floor.

**Mr. Gilbert:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I want to direct some more questions to the Minister with regard to the new airport site at Pickering. I was wondering if he thinks that the Metro M.P.s, and more especially the members from Ontario and York North, are flying about in different directions with regard to the location of the airport. And has the member from York North, Mr. Danson, given up on his plan to locate the airport at Kingston? I recall him making two speeches in the House concerning this matter. Has he given up, and have you given up, with regard to that plan?

**Mr. Jamieson:** Insofar as what the member for York North is doing, of course he is the only one who could answer whether he has given up on it or not.

As to the feasibility of the project, I answered that this morning in reply to Mr. Hales. As a concept, I believe that it has some validity but I do not believe that it is a solution to the present problem, that it will come in the broader or longer term context.

**Mr. Gilbert:** I heard Mr. Howe this morning pleading for the airport to be located in the area that he designated and I felt that many people in Pickering probably agree with him. I thought that you fell far short when you only indicated a few of the groups that were for it and did not indicate the large group that were opposed to it, Mr. Minister.

[Interpretation]

**M. Hales:** L'aéroport de Waterloo-Wellington n'a rien demandé?

**M. Huck:** Pas autant que je sache.

**M. Hales:** Vous n'êtes certainement pas au courant de tout, puisqu'ils ont fait une demande pour agrandir la piste et pour construire une aérogare.

**M. Jamieson:** Pouvons-nous prendre note de cela et étudier la question?

**M. Hales:** Il se peut qu'on s'en occupe au bureau de Toronto.

**M. O. G. Stoner (sous-ministre des Transports):** Je puis préciser un point, monsieur Hales. Il est sur la liste des aéroports qui feront l'objet d'un nouveau programme de \$3 millions. Je crois qu'il y a eu des demandes. Je pense que monsieur Huck faisait allusion à une demande directe de la municipalité. Mais il y a eu des demandes et elles figurent sur la liste.

**M. Hales:** En effet, les autorités de l'aéroport Waterloo-Wellington ont fait une demande. Je voudrais savoir si on l'a reçue, quel est le montant de la subvention et ce qui sera fait.

**M. Stoner:** Nous vous donnerons ces renseignements plus tard aujourd'hui.

**M. Hales:** Merci monsieur le président.

**Le président:** Messieurs, nous avons convenu de siéger jusqu'à 12h30. La séance reprendra à 3h30 cet après-midi. Le premier à poser des questions sera monsieur Gilbert. La séance est levée.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Messieurs, il n'est pas nécessaire d'avoir le quorum pour commencer la séance.

Monsieur Gilbert, vous avez la parole.

**M. Gilbert:** Merci monsieur le président.

J'aimerais poser quelques questions au ministre au sujet de l'emplacement du nouvel aéroport à Pickering. Je me demande si le ministre croit que le député du Toronto Métropolitain, et plus spécialement les députés de l'Ontario et York-Nord, ont des points de vue tout à fait différents pour ce qui est de l'emplacement de cet aéroport. M. Danson, député de York-Nord a-t-il renoncé à son projet de situer l'aéroport à Kingston? Je me souviens qu'il a fait deux discours à la Chambre à ce sujet. Avez-vous abandonné vos projets à cet égard?

**M. Jamieson:** Le député de York-Nord est le seul qui pourrait vous donner une réponse sur ses activités.

Quant à la possibilité de réaliser ce projet, je vous ai donné mon opinion ce matin en répondant à une question de M. Hales. Ce projet est assez valable en théorie, mais, étant donné qu'il s'agit d'un projet à long terme, je ne pense pas qu'il puisse résoudre notre problème actuel.

**M. Gilbert:** J'ai entendu, ce matin, M. Howe plaider pour que l'aéroport soit situé dans une région donnée, et je crois que bon nombre de personnes à Pickering partagent mon opinion. Je pense que vous n'avez pas donné une idée très juste de la situation car vous avez parlé des quelques groupes qui soutiennent ce projet sans indiquer le grand nombre de personnes qui s'y opposent.

## [Texte]

**Mr. Jamieson:** In terms of groups, if one is speaking about support, I can list them all if you wish: Pickering Township Federation of Agriculture, the Oshawa Chamber of Commerce, the Ontario County Council, the Ajax Town Council, the United Auto Workers of Oshawa, and the People Over Welfare group. Individuals supporting: we have 85 land owners who represent 5,400 acres of the proposed airport site and who have sent me signed affidavits indicating their desire to be expropriated as well as their support; the Mayor of Whitby; the Mayor of Oshawa; and, of course, a very sizeable number of other people. The only formal group, and I have no idea of their size or anything of that nature, is the so-called People Over Planes group.

**Mr. Gilbert:** I do not know what your reaction has been. You are obviously . . .

**Mr. Howe:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** A point of order from Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, these came in after the site was chosen; they were not prepared briefs like those prepared by the group that I had.

**Mr. Jamieson:** I am speaking of after the announcement was made.

**Mr. Howe:** After, yes.

**Mr. Jamieson:** This is the reaction.

**Mr. Howe:** You do not have any briefs comparable to the one I have from the tri-county group?

• 1610

**Mr. Jamieson:** I mentioned this morning that I knew there had been other representations. We are looking to see whether they are briefs or whether they are as so-called comprehensive as your report.

**Mr. Howe:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Gilbert.

**Mr. Gilbert:** Mr. Minister, I do not know how your mail has been flowing but in the mail that I have been receiving there has been a tremendous number more opposed to the airport at Pickering than are for it. I would say of the mail that I get, nine out of ten are opposed to it. I was just wondering what your percentage is.

**Mr. Jamieson:** I could not give you an actual percentage. I would expect that if the normal patterns are followed, I would probably be getting more in opposition than in favour because this is the general tendency, particularly if one takes into account the urgings of organized groups to write. I do not have the actual count but I would be prepared to guess that the percentages would be about the same as yours.

**Mr. Gilbert:** Mr. Minister, I do not think you were Minister at the time when the proposed expansion of the Malton airport was presented.

**Mr. Jamieson:** No.

**Mr. Gilbert:** But it seems to me that there was an over-reaction. I think Mr. Gillespie and Mr. Chappell received quite a flood of letters opposing the expansion of the airport at Malton. The result was that you drew back and did not proceed. It seems to me that your thinking has been—and I am not being critical of this, I am trying to set it forth—that you had different alternatives and you kept in mind, and probably foremost, the desire to co-operate with the provincial government and their indication that

## [Interprétation]

**Mr. Jamieson:** Je pourrais vous donner la liste de tous les groupes de personnes qui soutiennent le projet: La Fédération agricole du comté de Pickering, la Chambre de commerce d'Oshawa, le Conseil du comté de l'Ontario, le Conseil de la ville d'Ajex, les travailleurs unis de l'automobile d'Oshawa et le groupe du *People Over Welfare*; en ce qui concerne les particuliers je mentionnerai les 85 propriétaires de terrains qui représentent 5,400 acres de l'emplacement prévu pour l'aéroport et qui m'ont envoyé des déclarations signées attestant de leur désir d'être expropriés et de leur soutien. Ce groupe réunit les maires de Whitby et d'Oshawa et, naturellement, un nombre considérable d'autres personnes. Le seul groupe officiel en faveur de ce projet est connu sous le nom de *People Over Planes*, mais je n'en connais ni l'importance ni les caractéristiques.

**Mr. Gilbert:** Je ne sais pas qu'elle a été votre réaction. Il est évident que vous . . .

**Mr. Howe:** J'invoque le Règlement monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Howe invoque le Règlement.

**Mr. Howe:** Monsieur le président, ces personnes ont donné leur opinion après le choix de l'emplacement. Elles n'ont pas préparé de mémoire comme l'a fait le groupe qui m'appuyait.

**Mr. Jamieson:** Je parle des témoignages présentés après le choix de l'emplacement de ce projet.

**Mr. Howe:** Après ce choix.

**Mr. Jamieson:** Voilà quelle est la réaction.

**Mr. Howe:** Vous n'avez pas de mémoires comme celui que j'ai reçu du groupe représentant trois comtés, n'est-ce pas?

**Mr. Jamieson:** J'ai indiqué, ce matin, que d'autres documents avaient été présentés. Nous examinons actuellement s'il s'agit de mémoires ou de rapports aussi complets, soi-disant, que le vôtre.

**Mr. Howe:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Gilbert.

**Mr. Gilbert:** Monsieur le ministre, je ne sais pas si vous avez reçu, comme moi, de nombreuses lettres d'opposition à ce que le nouvel aéroport soit situé à Pickering. Les 10 lettres reçues, 9 s'y opposaient. J'aimerais savoir quel est votre pourcentage.

**Mr. Jamieson:** Je ne peux pas vous donner de pourcentage réel. D'après la tendance générale, je recevrais sans doute plus de lettres d'opposition que de lettres favorables, particulièrement si l'on tient compte de la profession naturelle des organisations à écrire. Je n'ai pas le chiffre officiel mais je serais prêt à parier que mes pourcentages seraient semblables aux vôtres.

**Mr. Gilbert:** Monsieur le ministre, je ne crois pas que vous étiez en poste à l'époque où on a proposé d'agrandir l'aéroport de Malton.

**Mr. Jamieson:** Non.

**Mr. Gilbert:** Mais il me semble qu'il y a eu à ce sujet une réaction démesurée. MM. Gillespie et Chappell ont reçu une avalanche de lettres d'opposition à ce projet. Vous avez alors décidé de ne pas poursuivre ce projet. Il me semble que vous avez cru—et je ne formule pas de critique à cet égard, mais j'essaie simplement de donner mon opinion—que diverses options vous étaient offertes et que le plus important était de collaborer avec le gouvernement provincial. Vous vouliez respecter le désir de la province



## [Text]

they wanted the airport to be located in the east and the north of Toronto so it would develop their plans. I think you have probably over-reacted, first to the Malton expansion, and secondly to the desires of the provincial government.

**Mr. Jamieson:** I do not think we over-reacted. A short answer, once again, is that the Malton expansion that was advanced in 1968 was in a sense an interim measure. "Interim" can mean anything, I suppose, up to 10 or 15 years, whatever the case might be. I think it was plain at that time that even if that program had proceeded it still would have been necessary in the judgment of many people to acquire an additional site if for no other reason than for protective purposes. I cannot answer for my predecessor in that regard.

As to the second observation, there is no question that I was very conscious of the requests, indeed the very strong requests of the Government of Ontario, which took two forms: one was strong opposition to any so-called western or northwestern site; and secondly, a strong advocacy of some site to the east that would in some measure at least conform to the Toronto centred regional plan. That was one of the premises against which we work. When it was possible for us to meet our own criteria and to have our plan mesh, if you wish, with that of the Province of Ontario, then obviously this was an important consideration. But it was not the only consideration nor do I feel that it was over-reacting.

It seems to me that it was a very good case of federal-provincial co-operation. Wherever we can do this, and I think it has been consistent with my record as Minister, we have sought to find out the views of the provinces on anything where a very large input is required on their part for anything that we do.

**Mr. Gilbert:** Once having made your decision, Mr. Minister, that the proposed location is Pickering, it seems to me that you are really trapped at the moment. The action of the Ontario government with regard to giving free rent for a period of two years to people who sell to them is a further indication of almost the futility of proceeding on a basis of whether the airport is necessary and whether Pickering is the best possible location. When you said this morning that both the federal and the Ontario Expropriation Acts did not permit a freezing of a great deal of land, I could not help but think of a letter that Andrew Brewin, the member for Greenwood, sent to the Prime Minister setting forth the way they handled it in England. They were planning a third airport there and they set up a commission of inquiry called the Roscoe Commission, which was created to advise the British government as to its timing and location, and the commission engaged a research team and a number of outside consultants and public meetings were held, and then they made their findings available to the government and they had public hearings as a result of those findings before making any decisions.

• 1615

It seems to me that you have made your decision and it is now almost futile for groups to present evidence either as to the necessity or as to the best location because you are in a locked-in position. This is rather unfortunate because if we believe in public participation in this decision I think you have frozen out the idea of public participation.

## [Interpretation]

de situer cet aéroport au nord-est de Toronto car cela permettrait de réaliser certains projets. Je pense que vous avez une réaction surprenante d'une part pour ce qui est d'une part, de l'expansion de l'aéroport de Malton et, d'autre part, du désir du gouvernement provincial.

**M. Jamieson:** Je ne crois pas que notre réaction ait été si vive ou si surprenante. Je répondrai brièvement en vous disant que l'expansion de l'aéroport de Malton qui a été proposée en 1968 était une mesure provisoire. Le terme «provisoire» est très vague, et cela peut aller jusqu'à 10 ou 15 ans. Je pense qu'il était évident, à cette époque, que même si nous avions réalisé ce projet, il aurait été quand même nécessaire, de l'avis de plusieurs personnes, de trouver un autre emplacement ne serait-ce que pour des raisons de protection. Je ne connais pas l'opinion de mon prédécesseur à cet égard.

Pour ce qui est de votre deuxième observation, je dirais qu'il est évident que je connaissais bien les requêtes présentées, de deux manières, par le gouvernement de l'Ontario: il y avait, d'une part, une ferme opposition au choix d'un emplacement dans l'Ouest ou le Nord-Ouest; d'autre part, on préconisait un emplacement à l'Est qui se conformerait, au moins, au plan régional axé sur Toronto. Nous avons dû rejeter ces requêtes. Lorsque nous avons pu faire concorder nos critères à ceux de la province de l'Ontario, nous avons franchi une étape importante. Mais ce ne fut pas là la seule considération en cause, et je ne crois pas que nous ayons eu une réaction surprenante.

Je pense que c'était-là un exemple frappant de collaboration entre le fédéral et le provincial. Chaque fois qu'il est possible de le faire—et je crois que je l'ai prouvé depuis que je suis à ce poste—nous avons cherché à connaître les points de vue des provinces lorsque celles-ci avaient un rôle prépondérant dans la réalisation de nos projets.

**M. Gilbert:** Ayant décidé, monsieur le ministre, de situer l'aéroport à Pickering, vous vous trouvez maintenant dans une impasse. Le fait que le gouvernement de l'Ontario ait décidé d'offrir pendant deux ans un loyer gratuit aux personnes expropriées, indique qu'il est futile de prétendre que l'aéroport est nécessaire et que Pickering est l'emplacement le plus adéquat pour cet aéroport. Lorsque vous avez dit, ce matin, que les lois fédérales et provinciales sur les expropriations ne permettaient pas de réserver une grande partie des terres, j'ai pensé à une lettre envoyée au Premier ministre par Andrew Brewin, député de Greenwood, où il décrivait la façon dont l'Angleterre avait réglé le problème. Le gouvernement ayant prévu de construire un troisième aéroport, il créa une commission d'enquêtes, appelée Commission Roscoe, pour le conseiller sur l'emplacement et la date des travaux; la Commission engagea une équipe de recherche et un certain nombre de conseillers de l'extérieur; à la suite de ces recherches, des audiences publiques ont eu lieu pour informer le gouvernement, avant de prendre une décision.

Il me semble que vous avez déjà pris votre décision; il est donc inutile d'entendre d'autres témoignages sur les besoins et sur l'emplacement le plus favorable, car vous avez adopté une attitude définitive. Ceci est regrettable car nous croyons que la participation publique est nécessaire à la prise de cette décision, et vous ne l'avez pas permis.

## [Texte]

**Mr. Jamieson:** Again you have incorporated a lot of observations and, with respect, it is more of a commentary than direct questioning. I do not believe, on the final point that you make that we have frozen it out, that such is the case.

I will now try to go back to the beginning of what you said and put in the different pieces. In so far as the plans of the Government of Ontario are concerned and also the airport, I cannot of course speak for the Province of Ontario other than to call your attention to their recent statement to the effect that their part of this project, this so-called North Pickering Township, or whatever name it ultimately winds up with, will proceed and that it is not conditional upon the companion development of the airport. They have made that statement. Therefore that is about all I can say on that point.

Of course, the history of the London airport is, I would think, a kind of case history on how not to do it, and I say that with the greatest of respect to our British friends. What happened there was that the dialogue and all of the exercise was in fact futile because the commission was appointed and the government of the day made the decision to overrule the commission. If you will look at all of the facts bearing on that particular case you will find that there was a great deal of indignation on the grounds that the whole exercise was really quite a charade and that in fact neither the commission's findings nor many of the other recommendations that were made were accepted by the government at all and ultimately, as you know, they chose a site quite separate from the one recommended by the commission.

**Mr. Gilbert:** What really happened in the London situation is that they directed a site and in our situation you are selecting a site. In other words, you have taken the initiative with regard to it, whereas the Roscoe Commission at least gave the public the right to participate in arriving at a decision. From what you say, the government did not accept that decision, but there is quite a difference in involving people in trying to arrive at a decision and having the government direct a decision and then putting up a charade with regard to...

**Mr. Jamieson:** I have never said—in fact, it is quite the contrary—that this decision was irrevocable. I said that to the very best of our judgment, on the basis of three years of experienced study and consultation with the Province of Ontario, that it is our considered judgment, which I am personally prepared to defend, that we need a second site. That in the first instance the second site is necessary for insurance purposes, for what I call the need to preserve a piece of property which at some subsequent date can be developed. As for the public hearing side of this, as you very well know I have felt from the beginning and still feel that the maximum amount of public dialogue and input is necessary and I believe our record shows that we have tried to do that. There is one distinction which I am not enough of a legal authority to explain fully but I am advised by those who should know that there is quite a difference between our type of expropriation and the methods we have for protecting in the event of public dialogue and the United Kingdom. Of course I need hardly call to your attention you are dealing with a single, unilateral government as opposed to both provincial and federal in the British case. So there are many areas in which the parallels do not apply.

## [Interprétation]

**M. Jamieson:** Vous avez fait un certain nombre d'observations, qui me paraissent être davantage des commentaires que des questions directes. Quant à votre dernier argument, je ne crois pas que nous ayons posé d'obstacles.

J'essaierai maintenant d'en revenir à vos premières paroles et de mettre les idées en place. Pour ce qui est des projets du gouvernement de l'Ontario, en particulier celui de l'aéroport, je ne peux évidemment pas parler au nom de la province, sinon en attirant votre attention sur sa récente déclaration, selon laquelle la partie du projet qui lui revient, celle du canton de Pickering Nord, quel que soit le nom qui lui ait été donné, sera entreprise sans considération des travaux parallèles de l'aéroport. C'est là la déclaration de l'Ontario. C'est tout ce que je peux dire à ce sujet.

A mon avis, il est évident que le cas de l'aéroport de Londres est particulier et montre ce qu'il ne faut pas faire; je dis cela avec beaucoup de respect pour nos amis britanniques. Dans ce cas particulier, tout dialogue et toutes recherches étaient en fait superflus, puisque la Commission a été nommée et que le gouvernement d'alors a pris la décision de passer outre. L'examen de ce cas particulier indique que le public s'est beaucoup indigné du fait que les recherches ont été superflues et que ni les conclusions de la Commission, ni les autres recommandations qui ont été faites, n'ont été acceptées par le gouvernement qui, finalement, comme vous le savez, a choisi un emplacement entièrement différent de celui qu'avait recommandé la Commission.

**M. Gilbert:** Dans le cas de Londres, la Commission a recommandé un emplacement et, dans la situation où nous sommes, vous le choisissez. En d'autres termes, vous avez pris toutes les initiatives, alors que la Commission Roscoe a du moins laissé au public le droit de participer à la prise de décision. D'après ce que vous dites, le gouvernement n'a pas accepté cette décision, mais il existe une différence entre la participation du public à la décision, et la prise de décision directe par le gouvernement, qui ensuite nous trompe...

**M. Jamieson:** Je n'ai jamais dit que cette décision était irrévocable, au contraire. J'ai dit que nous avons décidé en connaissance de cause, après trois années d'études approfondies et de consultations avec la province d'Ontario; je suis prêt à défendre notre opinion, à savoir, qu'un second emplacement est nécessaire, si l'on veut préserver un emplacement qui pourra être mis en valeur par la suite. Pour ce qui est des audiences publiques, j'ai toujours pensé qu'il est nécessaire d'avoir un maximum de dialogue et de participation publique et je crois que notre dossier indique des efforts dans ce sens. Il existe une distinction que je ne puis vous expliquer entièrement par manque de compétence juridique; selon les spécialistes, il existe une grande différence entre notre façon d'exproprier et nos méthodes de protection pour les dialogues publics et ceux de la Grande-Bretagne. Vous savez, évidemment, que ce pays a un gouvernement unilatéral unique, par opposition aux gouvernements provinciaux et fédéral. Il existe donc un certain nombre de domaines où la comparaison ne s'applique pas.



[Text]

• 1620

I think it is important to understand about our system, as I mentioned this morning, that we have a very strong expropriation act and we are continuing to make available to all interested parties both for and against all of the relevant data relating to this particular decision and of course the expropriation proceeding is very wide in the powers that it gives to those who wish to object. I do not believe, looking at all of these pieces together, that the public is being cut off from decision at all.

**Mr. Gilbert:** What is the power of the chairman of these hearings with regard to the recommendations that he makes?

**Mr. Jamieson:** He has no recommending power per se, other than the fact that he is obliged to advise the Minister of all reported opposition and the nature of that opposition. Then of course as is, I would suggest, appropriate under our parliamentary system the ultimate responsibility rests with the elected representatives, namely in this case, the Minister or the government who ultimately decides. The facts are nevertheless required to be set before the Minister before any such decision is taken.

**Mr. Gilbert:** This is why many people including me thought that you are on too narrow a base when you proceeded under the Expropriation Act rather than having an inquiry set up where there would be more basic recommendations or stronger recommendations by the chairman of a public inquiry rather than the weak and ineffectual power of the chairman under the Expropriation Act.

**Mr. Jamieson:** With respect, I think this is a matter on which we could debate for a long time. I am quite prepared to answer fully and frankly any specific questions. What is really at the basis of much of the argument you are putting forward, and I understand it, is really an argument against the process. I think one has then to ask the question whether or not it is appropriate to substitute a judicial and in a sense non-responsible judgment by somebody not answerable to Parliament for a ministerial or governmental judgment that is in fact answerable to Parliament. When we do that we are getting into some very basic issues that have arisen not only in this country but in many other countries as well. The real question I suppose in terms of the so-called type of inquiry to which you refer is whether it is likely to be any more competent, and in the second place, given the British experience, is it likely to be any more satisfactory in its outcome? My own personal opinion, having examined the British case in great detail and having been there and asked the participants about it, is that in point of fact it was not a very satisfactory arrangement.

**The Chairman:** Mr. Gilbert, would you like to be put on a second round?

**Mr. Gilbert:** Yes, I am going to conclude by saying that you are hoping and praying that your experience will be a happy experience.

**Mr. Jamieson:** Naturally I hope that the outcome will be

**Mr. Gilbert:** I underline hoping and praying.

**Mr. Jamieson:** I am doing a good deal more than hoping and praying. I think the mechanisms that are in place and the provision of the factual information which we are putting forward and the capacity of all parties, including incidentally many people beyond those who are actually to

[Interpretation]

Comme je l'ai déjà dit ce matin, il est important de comprendre que notre système comporte une loi très stricte sur les expropriations et que nous continuons à fournir à toutes les parties intéressées, pour et contre, tous les renseignements pertinents à la décision en question; il est évident que la procédure d'expropriation donne des pouvoirs très larges à ceux qui s'opposent. Considérant l'ensemble des facteurs qui interviennent, je ne crois pas que le public soit écarté de la décision.

**M. Gilbert:** Quel est le rôle des recommandations que fait le président des audiences?

**M. Jamieson:** Il n'a aucun pouvoir de recommandation en soi, sinon qu'il est obligé d'informer le ministre de l'opposition qui s'est manifestée et de sa nature. Conformément à notre système parlementaire, la responsabilité finale est évidemment confiée aux représentants élus, c'est-à-dire que, dans ce cas, c'est le ministre ou le gouvernement qui prennent la décision définitive. Toutefois, le ministre est tenu d'avoir pris connaissance des faits avant de prendre une telle décision.

**M. Gilbert:** C'est pourquoi un grand nombre de personnes ont pensé, comme moi, que la procédure fixée par la Loi sur les expropriations est trop rigide et qu'il vaudrait mieux mener une enquête qui donnerait lieu à des recommandations fermes de la part du président de l'enquête, puisque le président, en vertu de la Loi sur les expropriations, n'a que de faibles pouvoirs.

**M. Jamieson:** Je crois que nous pourrions discuter longuement de cette question. Je suis disposé à répondre en détail et très honnêtement à toute question particulière. En fait, vous attaquez surtout la procédure. Je crois qu'il faut se demander s'il est souhaitable de remplacer l'opinion juridique d'une personne qui n'est pas responsable envers le Parlement par celle d'un membre du ministère ou du gouvernement, qui, lui, est responsable envers le Parlement. Nous abordons ici des questions fondamentales qui se sont posées non seulement au Canada, mais dans un grand nombre d'autres pays. Je crois qu'il faut se demander si les enquêtes dont vous parlez sont susceptibles d'être rentables et, en second lieu, considérant l'exemple de la Grande-Bretagne, si les résultats sont susceptibles d'être satisfaisants. Ayant personnellement étudié en détail le cas de la Grande-Bretagne, et ayant posé des questions aux participants, je pense que cette procédure n'a pas été très satisfaisante.

**Le président:** Monsieur Gilbert, voulez-vous vous inscrire pour le second tour?

**M. Gilbert:** Oui. Je dirai, pour terminer, que vous espérez que cette expérience sera satisfaisante.

**M. Jamieson:** J'espère évidemment que les résultats...

**M. Gilbert:** J'insiste sur l'idée d'espérer.

**M. Jamieson:** Je fais beaucoup plus qu'espérer. Je pense que la question pourra être réglée de façon satisfaisante, grâce aux mécanismes existants, à la communication de renseignements pratiques et au fait que toutes les parties, y compris les personnes qui seront affectées ou expro-

**[Texte]**

be affected or expropriated, to lodge objections—what I regard as a pretty full process—will get at the facts of the matter and will have it culminate successfully.

• 1625

**The Chairman:** Mr. Roberts.

**Mr. Gilbert:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Roberts:** Like Mr. Gilbert, I want to direct my questions to the Minister basically in relation to the Pickering airport. I am sure the Minister appreciates that, as one of the members of Parliament who is most directly affected, or rather my constituents are most directly affected, it is natural that I should share their concern and reflect it.

I would like to ask him some questions, not really in a hostile way, but simply to elicit more information in response to the kinds of questions that have been directed to me by my constituents, particularly in the areas affected.

I want to compliment him on being so forthcoming with information. The information kits that we have received from the department have been very useful. I have been distributing them to people who are concerned, and I think the department and the ministry have presented a case which needs response. Some of my constituents are raising questions in relation to that case, and perhaps this is part of the continuing dialogue which has been promised, and this forum of Parliament is an opportunity to get at some of these problems.

The first area of questions I would like to direct to him relates to the question of need, and need only. The arguments that have been put to me by my constituents relate to their doubts about the department's establishment of a case of need. Perhaps I could quote two or three sentences from a typical letter coming to me from a constituent:

In 10 years conventional airports close to city cores will be obsolete, so rendered by the quickly developing STOL AND VTOL aircraft, and by advances in ground level rapid transit systems which both Japan and France have demonstrated as economic, ecological and socially efficient. The Pickering Airport will inevitably be a white elephant before it is built.

I could present four or five considerations which have been given to me. Some of these you touched on this morning, Mr. Minister, in reply to questions by Mr. Hales. But I think it might be useful to summarize them in a convenient form. The arguments are first, that surface transportation can be developed sufficiently, say as in France or in Japan, to deal with the short-run traffic which is now handled by aircraft. Secondly, the STOL and VTOL developments quite possibly could lead to a sufficient breakthrough to cast doubts about your forecast estimates.

Thirdly, by relaxing some of the present scheduling restrictions on the use of the airports, you might be able to spread the traffic out over a longer period of time.

**[Interprétation]**

priées, pourront présenter des objections, ce qui me paraît être une procédure assez complète.

**Le président:** Monsieur Roberts.

**M. Gilbert:** Je vous remercie, monsieur le président.

**M. Roberts:** Comme l'a fait M. Gilbert, je voudrais poser mes questions au ministre essentiellement à propos de l'aéroport Pickering. Je suis sûr que le ministre reconnaîtra facilement qu'étant l'un des députés les plus directement concernés, ou dont les électeurs sont le plus directement concernés, il est naturel que je partage leur inquiétude et l'exprime.

J'aimerais lui poser des questions, non pas d'une façon hostile, mais afin d'obtenir des renseignements qui me permettront de répondre à celles de mes électeurs, particulièrement dans les régions concernées.

Je voudrais le féliciter d'être aussi prodigue en renseignements, et ceux que nous a fournis le ministère ont été très utiles. J'en ai fait part aux personnes intéressées et je pense que le ministère a soulevé une question qui exige une réponse. Certains de mes électeurs ont eux-mêmes des questions à ce sujet, et peut-être est-ce là une forme du dialogue permanent qui a été promis; ce forum, que constitue le Parlement, est un moyen d'approfondir les problèmes.

La première série de questions que j'aimerais lui poser se rapporte à la question d'urgence, et d'urgence seulement. Les arguments présentés par mes électeurs reflètent leurs doutes au sujet de l'établissement, par le ministère, d'une question d'urgence. Peut-être pourrais-je citer une ou deux phrases tirées d'une lettre que m'a adressée l'un de mes électeurs:

D'ici 10 ans, les aéroports conventionnels à proximité immédiate des centre-villes seront inadéquats, en raison de la mise au point rapide de l'avion à atterrissage et décollage courts et à atterrissage et décollage verticaux, ainsi que des progrès réalisés dans les systèmes de transport rapide par voie de terre révélés, à la fois par le Japon et la France, comme économiques, écologiques, et socialement efficaces. L'aéroport de Pickering deviendra inévitablement un éléphant blanc avant même d'être construit.

Je pourrais vous faire part de quatre ou cinq arguments qui m'ont été présentés. Vous en avez abordés certains ce matin, monsieur le ministre, en réponse aux questions de M. Hales. Mais je pense qu'il serait utile de les résumer d'une façon pratique. Les arguments sont, à savoir, que les transports par voie de terre peuvent être suffisamment mis au point, disons comme en France et au Japon, pour répondre aux transports sur distance moyenne effectués à présent par voie aérienne. Deuxièmement, les mises au point faites sur l'avion à décollage et atterrissage courts et à décollage et atterrissage verticaux, peuvent très bien provoquer une percée suffisante pour mettre en doute vos prévisions budgétaires.

Troisièmement, en écartant certaines des restrictions horaires actuelles de l'utilisation des aéroports, vous pourriez étendre l'utilisation de ces derniers sur une période de temps plus longue.



## [Text]

Fourthly, larger planes—I think the reference is to the DC-10 and further planes along that line—would mean that there would be less need than you project for landings and takeoffs, and more people perhaps, but not necessarily more planes, rather larger planes. Fifthly, there is the development of things such as dual-lane runways. These are technological improvements in the handling of incoming and outgoing aircraft.

All of these factors, when they are considered, would throw some doubts upon your future need estimates. Perhaps I should clarify here that I think we would all agree that as you get towards the end of the century, the estimates of travel become more and more vague or, if you like, more and more unreliable. What we really should be concentrating on is the situation at the end of the decade. You forecast that the use of Malton will be at a maximum from an air-space point of view. It is not so much the dramatic figures for the year 2000 that are of immediate importance as are the needs that are forecast for the eighties, which are probably more accurate than the needs that are forecast for 20 years beyond that.

I am sorry to have made such a long preamble, and I suspect the answers are going to be fairly long too. But there are those five factors which my constituents keep mentioning to me as reasons for doubting the kind of estimates, that the department has presented, and which they feel are presented without taking into sufficient consideration these possible developments in the future.

**Mr. Jamieson:** I will try to deal as quickly as I can with all of these points, Mr. Roberts.

Let me begin by talking about the estimates themselves. In the first place, they are not merely based upon what is a very considerable body of experience within the Ministry of Transport and Canadian statistics. We have used these as a base, but we have also tested these figures against world-wide experience and against criteria that have been approved by international organizations of one type or another. In other words, the whole body, I would think, of aeronautical experience is being brought to bear on these estimates. I would agree with you that they get hazier the further one moves towards the year 2000, but even if one takes into account the predictable future, if that is not a contradiction in terms, the figures for the nineteen-seventies and nineteen-eighties I believe are defensible against the historical perspectives and also against any likely breakthrough in terms of new technology. So that on the question of estimates, I think that anybody who was to examine them thoroughly and examine the methodology through which they were achieved would be inclined to agree with them.

• 1630

I would like to add one other point which is perhaps significant, and that is that while the art of forecasting may be a little better than it was, the truth is that in practically all earlier cases, the forecasts inevitably were on the low side. In other words, if there is an error in the forecasting techniques, it tends to be one that goes on the down side rather than on the up side. Malton today is probably living proof of that particular fact because in 1965 the headlines were all indicating that Malton was, to quote somebody, a white elephant because it would never be used to the extent of the size that was built there. We all thought it was much too large.

## [Interpretation]

Quatrièmement, les gros avions—je fais allusion au DC-10 et aux avions futurs du genre,—signifieraient, contrairement à vos estimations, qu'il y aurait moins d'atterrissages et de décollages et davantage de voyageurs, peut-être, mais pas nécessairement davantage d'avions, de gros avions. Cinquièmement, on met au point des éléments comme les pistes à double sens. Ce sont là des améliorations technologiques pour les mouvements des avions au décollage et à l'atterrissage.

Tous ces facteurs, après examen, iraient à l'encontre de certaines de vos prévisions des besoins futurs. Peut-être devrais-je être plus clair et dire que, selon nous, les prévisions de transport, d'ici à la fin du siècle, deviendront de plus en plus vagues ou, si vous voulez, de moins en moins sûres. Nous devrions donc porter plus particulièrement notre attention sur la situation à la fin de la décennie. Vous prévoyez que l'utilisation de l'espace aérien de Malton arrivera à un maximum. Ce ne sont pas tellement les chiffres fantastiques prévus pour l'an 2000 qui sont importants maintenant, mais plutôt les besoins prévus pour les années 1980, qui sont certainement plus précis que ceux prévus pour vingt années plus tard.

Je regrette que mon préambule ait été aussi long, et je m'attends à ce que les réponses le soient également. Mais tels sont les cinq facteurs que mes électeurs me présentent sans cette comme mettant en doute les prévisions données par le ministère, sans que l'on ait selon eux, pris suffisamment en considération ces développements ultérieurs éventuels.

**M. Jamieson:** Je vais essayer de répondre aussi rapidement que possible, monsieur Roberts.

Parlons, pour commencer, des prévisions elles-mêmes. Tout d'abord, elles ne sont pas simplement fondées sur la grande expérience du ministère des Transports et de Statistiques Canada. Nous les avons utilisés comme base, mais nous avons également confronté ces chiffres à l'expérience mondiale et aux critères qui ont été approuvés par des organisations internationales d'un type ou d'autre. En d'autres termes, toute l'expérience en matière d'aéronautique sert à établir ces prévisions. Je vous accorde qu'elles deviennent de plus en plus vagues au fur et à mesure que l'on approche de l'an 2000, mais même si l'on tient compte de l'avenir prévisible, dans la mesure où cela n'est pas une contradiction, les chiffres pour l'année 1970 et 1980 sont, à mon avis, défendables face aux perspectives et aux changements technologiques futurs. Ainsi, en ce qui concerne les prévisions, il me semble que quiconque voudrait les examiner en détail et examiner la méthode suivie pour les établir serait amené à les admettre comme justes.

J'aimerais aborder un autre point non sans importance, à savoir que la méthode de prévisions est sans doute meilleure qu'auparavant, mais qu'en vérité, dans tous les cas précédents, les prévisions étaient trop insuffisantes. En d'autres termes, si les techniques de prévisions pêchent, elles le font plutôt par défaut que par excès. Aujourd'hui, Malton en est probablement une preuve flagrante, car en 1965 toute la Presse disait que Malton était, pour citer quelqu'un, un éléphant blanc car il ne serait jamais utilisé autant qu'il était prévu. Nous pensons tous qu'il était trop important.

## [Texte]

On the matter of new technology and its likely effects on potential obsolescence of a new facility, this is again a question or charge or claim that can be answered on two grounds. One is that new technology does not come along that rapidly. If one looks at the DC-8 and the 747 as the most recent examples, in terms of their first model, these were a good 10 to 12 years apart going into operation. So we can generally assume that the current fleet of aircraft, numbering in the tens of thousands around the world, will be in being in their present form well into the nineteen-eighties. Again that is a claim that is substantiated by the facts.

If there is a breakthrough in STOL, and there is some very real question about this—in answer to other questions I will be glad to go into the whole STOL field but for purposes of your inquiry, the breakthrough in STOL will unquestionably come for short-haul or certainly, at the very most, middle-distance traffic, that is 500 miles or less. This will be equally true of rapid transit. Indeed, one can without being facetious say that you are obviously not going to take a rapid transit system to Europe, that some other means has to be found for going across the water. Again going back to our estimates, going back to Air Canada and the figures of the airlines, the estimate is, even allowing for, in a sense, the normal margin of error, that there will be something between 70 and 75 per cent that will be long-haul; in other words, that the short-haul traffic is about 25 per cent of the future. So let us make the major concession to the critics if you wish and say that it is 35 per cent. You still have 65 per cent destined for places beyond the capability of STOL, and certainly beyond the capability of rapid transit. Therefore, this itself I think argues for a facility capable of taking long-haul aircraft.

The references to France and to the United Kingdom by Mr. Gilbert are interesting because they in fact are amongst the countries most interested now in rapid transit. The French in particular have developed the aerotrain and are seeking to get it accepted not only nationally but internationally, and both France and the United Kingdom are building new airports to serve their main cities, namely, Paris and London, Foulness being the choice in the case of London, Roissy-en-France, for Paris. This will in fact give Paris three airports if one continues to think about Le Bourget as being an operating airport. so regardless of what is happening in the service transport field, both these countries have felt the necessity for additional airports, and I could illustrate others as well.

• 1635

On the scheduling of traffic—this, of course, is what I consider to be a really planes-over-people argument because it says, in effect, that you would organize the departures and arrivals in such a way that you really did not give a darn in a sense for the passengers' convenience but that you would do it in such a way that it was going to be most accommodating for the operation of the airport and for the plane itself. If we want to live in that kind of country, I suppose it is conceivable that you could, 24 hours of the day around the clock, schedule a departure every  $x$  number of minutes and say, if you want to go to such a place, then you have to go at the time that accommodates the facility. That really is not the case as you know.

## [Interprétation]

A propos de la nouvelle technologie et de ses effets probables sur le vieillissement latent des nouvelles installations, il y a là, de nouveau, une question ou une accusation auxquelles on peut répondre de deux façons. D'abord cette nouvelle technologie n'apparaît pas aussi rapidement. Si l'on prenait le cas du DC8 et du 747, comme étant des exemples récents, du moins en ce qui concerne les premiers modèles, il s'est bien écoulé, entre eux deux, 10 à 12 ans. Ainsi il est facile de supposer que la flotte actuelle d'avions, qui compte quelques dizaines de milliers d'unités dans le monde, aura toujours sa raison d'être, sous sa forme actuelle, dans les années '80. A nouveau c'est là une remarque que viennent corroborer les faits.

Si un réel progrès est fait dans l'avion à décollage et atterrissage courts—et il en est sérieusement question maintenant—je serais heureux, pour répondre à d'autres questions, d'aborder tout cet aspect de l'atterrissage et du décollage courts; mais pour votre enquête, un progrès dans ce domaine servira aux trajets courts ou, tout au plus, aux déplacements sur distances moyennes, de 500 milles ou moins. Il en sera également de même des moyens de locomotion rapide. En fait, sans se montrer facétieux, on peut dire qu'évidemment il n'y aura jamais de système de locomotion rapide vers l'Europe, et qu'il faut donc trouver d'autres moyens pour franchir l'océan. A nouveau, pour en revenir à nos prévisions, à Air Canada et aux chiffres des compagnies aériennes, on estime que, même en admettant la marge d'erreurs normale, 70 à 75 p. 100 des transports se feront sur de longues distances; en d'autres termes, que les transports sur de courtes distances représenteront, dans l'avenir, 25 p. 100. Mais faisons une concession aux critiques, si vous voulez, et disons qu'ils représenteront 35 p. 100. Il en reste toujours 65 p. 100 pour les distances trop importantes pour ces avions à décollage et à atterrissage courts, et certainement aussi pour les moyens de transport rapides: par conséquent, ceci vient confirmer la nécessité d'un équipement capable d'accueillir des avions long courrier.

Les allusions de M. Gilbert à la France et au Royaume-Uni sont intéressantes parce qu'il s'agit là des deux pays qui s'intéressent le plus aux moyens de transport rapides. Les Français, en particulier, ont mis au point l'aéro-train et cherchent à en faire accepter le principe non seulement en France mais à l'étranger; de plus, la France et le Royaume-Uni construisent de nouveaux aéroports pour desservir leurs principales métropoles, Foulness pour Londres et Roissy-en-France pour Paris. Paris aura donc 3 aéroports si l'on considère le Bourget toujours en service. Ainsi, outre les progrès réalisés dans le domaine des moyens de transports, ces deux pays ont reconnu la nécessité d'augmenter le nombre des aéroports, et je pourrais vous en donner d'autres exemples.

En ce qui concerne les prévisions de transport, il s'agit de savoir si on va accorder la priorité aux avions ou aux passagers. Dans le premier cas, on ne se soucierait pas du tout du confort des voyageurs, et on fixerait plutôt les horaires de manière à faciliter le fonctionnement de l'aéroport. Si nous sommes prêts à accepter un tel système, il est possible de faire décoller un avion toutes les quinze minutes, vingt-quatre heures par jour. Si vous voulez vous rendre à tel endroit, il faut vous présenter à l'heure qui leur convient. Ce n'est pas ce qui se fait actuellement, comme vous le savez.



**[Text]**

The great majority of people want to leave in the early evening out of Canada in order to get to Europe early morning, and vice versa. The scheduling of traffic depends entirely on the degree to which we wish to be dictatorial. My own judgment is that the Canadian people would not stand for it for very long; they would not stand for it in a case, like Toronto or Montreal where there is easy access to American airports and where I suspect we would find a very substantial leakage across the border of passengers who would not endure that inconvenience.

Larger planes do unquestionably help the situation but even when one looks at the number of larger planes we also come up against a people problem which has to do, once again, with whether we could properly and, even if we could from a technical point of view, whether we should from a consideration point of view, put everybody who wants to go to Vancouver, for instance, on one plane a day. It is theoretical to suppose that we could concentrate on the 747s, but even with the larger planes the projections once more show that while there will be a levelling off in terms of the number of aircraft, the passenger demand is going to increase and therefore, there is a compensation that will not reduce the number of planes that much.

On dual lane runways and various other variations of this which really boil down to saying that we can put a good deal more into Malton, let us say, than we are planning for the next decade, I refer you to an answer that I gave this morning, which is a partial reply to you as well, that if the dislocation of people issue were not present we would still be putting a tremendously larger number of aircraft into the same air space.

We have a situation where at many locations now it is becoming increasingly difficult to get the planes in and out rapidly for the simple reason that they have to stack up. Off your point, but illustrative of mine nevertheless, is the fact that, for instance, Gander is becoming increasingly attractive for a refuelling stop because we can turn around an aeroplane in 34 minutes, as opposed to something like three to four hours at the best of times in the case of Kennedy. We have once again this argument which I believe is compelling about putting in effect all the aeroplanes into Malton. I hope I have answered all your questions.

**Mr. Roberts:** You have answered all the questions I have asked you but I have some more.

Still on the question of need, and I thank you for your full answer, the example that is often brought up to me in a sense in opposition to the suggested need is the example of O'Hare airport in Chicago. People have suggested to me, and I am afraid I cannot vouch for the technical accuracy of the information, that this airport handles the largest amount of traffic in North America and manages to do so with a site equivalent to or perhaps even smaller than the Malton site. I am recounting what has been told to me without vouching for its accuracy.

If they can handle these levels of traffic at O'Hare on a site of that size, why is it not possible for us to handle projected quantities of traffic in Malton at a site which is certainly comparable or perhaps even better than the O'Hare site?

**Mr. Jamieson:** I will give you a partial answer and then ask some of our technical team to give you more details.

**[Interpretation]**

La majorité des passagers préfèrent quitter le Canada tôt dans la soirée pour arriver en Europe de bonne heure le matin, et vice versa. Si l'on veut se montrer autoritaire, on peut fixer un horaire du type dont je viens de parler. Mais, d'après moi, les Canadiens ne supporteraient pas longtemps un tel système, surtout à Toronto ou à Montréal, d'où on peut facilement se rendre aux aéroports américains. Je crois que nous perdriions ainsi beaucoup de passagers qui ne toléreraient pas ces inconvénients.

Il est incontestable que les avions de plus grande taille améliorent la situation, mais le confort des passagers pose toujours un problème, à savoir si, du point de vue humain, nous devrions offrir un seul vol par jour à tous ceux qui veulent se rendre à Vancouver, par exemple, même si ces vols étaient possibles, du point de vue technique. Évidemment, nous pourrions concentrer nos efforts sur les 747, mais, là encore, les prévisions indiquent que même si le nombre d'avions tend à se stabiliser, il y aura une demande croissante de la part des passagers, de sorte que le nombre d'avions ne devrait pas diminuer tellement.

Pour ce qui est des pistes à deux voies et autres variantes, ce qui signifie que nous pourrions diriger beaucoup plus d'avions sur Malton que ce que nous prévoyons pour la prochaine décennie, je vous renvoie à une réponse que j'ai donnée ce matin et qui satisfait en partie votre question. Si ce n'était le problème du confort des passagers, nous ferions circuler beaucoup plus d'avions dans le même espace.

Beaucoup d'aéroports ont de plus en plus de difficultés à faire atterrir et décoller rapidement les avions car ces derniers doivent attendre leur tour. Pour vous donner un exemple, on préfère maintenant aller faire le plein d'essence à Gander parce que cela ne prend que 34 minutes, au lieu de trois ou quatre heures, au minimum à Kennedy. Cela appuie mon argument que nous pourrions diriger tous les avions sur Malton. J'espère avoir répondu à toutes vos questions.

**M. Roberts:** Vous avez répondu à toutes les questions que je vous ai posées, mais j'en ai d'autres.

Toujours au sujet des besoins—et je vous remercie de votre réponse très complète—on m'a souvent cité l'exemple de l'aéroport d'O'Hare à Chicago pour réfuter les besoins prétendus. On me dit que la majorité du trafic aérien de l'Amérique du Nord passe par cet aéroport, dont les locaux sont semblables à ceux de Malton, sinon plus petits. Je vous répète ce qu'on m'a dit, sans évidemment pouvoir prouver l'exactitude de ces renseignements.

Si autant de trafic passe à O'Hare, pourquoi ne pourrions-nous pas en faire autant à Malton, étant donné que cet aéroport est comparable sinon supérieur à celui d'O'Hare?

**M. Jamieson:** Je vais vous donner une réponse partielle et je demanderai ensuite à notre équipe technique de vous donner de plus amples détails.

## [Texte]

I think it fair to say that there is not the same sensitivity with regard to either the people question or some of the others that I raised in my earlier answer on this. But there is another and more full answer that Mr. McDowell can give on the O'Hare question. Mr. McDowell.

• 1640

**Mr. G. E. McDowell (General Manager, Toronto Area Airport Project, Department of Transport):** Mr. Chairman, the traffic at O'Hare is quite different from the traffic at Malton. Malton is a large international airport where a large percentage of the traffic is overseas traffic that, as the Minister has explained, has to be scheduled at certain very critical times of the day for passenger convenience.

If you look at the traffic at O'Hare—and, Mr. Roberts, you are correct in saying it is one of the largest in the United States with some 30 million passengers annually—you will find that it is largely domestic traffic that can be scheduled largely around the clock, with the exception of the curfew periods during the night. This accounts, in some measure, for the difference in the operating capacities of the two airports.

**The Chairman:** Mr. Roberts, I do not want to be unfair. I know that your question was quite long, and that the answer was long, as well; but you are about five minutes over your time.

**Mr. Roberts:** Could I just ask one short supplementary on this because my questions on the next round will not be on the question of need but the Pickering site.

I was wondering, in relation to the O'Hare airport, whether you can tell me if they do have plans for expansion or whether they are constructing another airport? Is there a Midway Airport there? If we face problems of expansion, presumably they do as well. Can you give me just an idea of how they plan to handle their expansion problem?

**Mr. McDowell:** They do have a second airport, Midway, which shares the Chicago area traffic with O'Hare, and I understand they are planning a third airport at the present time.

**Mr. Roberts:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** Thank you, Mr. Chairman.

I have several questions. The first one concerns the containerization program at Halifax and arises out of a report which I think, has been completed since the National Harbours Board made its appearance before this Committee. So I venture to ask if the report in question was by the Toronto engineering consultants of Gibb, Olberry, Pullerits and Dickson and whether the report they did was for the Metropolitan Area Planning Committee in Halifax.

I think there is also a study being made by the National Harbours Board which is separate to that other. This particular study pointed out that, at present, Halifax handles less than 1 per cent of the St. Lawrence and United States eastern seaboard traffic and slightly more than 5 per cent of the cargo for eastern Canada moved by all the Canadian Atlantic ports. It suggests that a 135-acre site at Fairview Cove, which is dear to my heart since it is at the corner of Halifax-East Hants, be developed as the best of seven possible locations and that there be an early decision on it. All of which is a lengthy preamble to the short

## [Interprétation]

Tout d'abord, je crois devoir dire qu'il ne s'agit pas du même problème en ce qui concerne le confort des passagers et les autres questions que j'ai soulignées dans ma réponse, tout à l'heure. Mais M. McDowell peut vous fournir une réponse plus complète. Monsieur McDowell.

**M. G. E. McDowell (directeur général, aménagement de l'aéroport de la région de Toronto, ministère des Transports):** Monsieur le président, le trafic de l'aéroport de O'Hare est très différent de celui de Malton. Malton est un grand aéroport international à fort trafic à destination de l'étranger dont, comme l'a expliqué le ministre, l'horaire doit être établi, pour convenir aux passagers, à des heures de pointe critiques.

Vous observerez que l'aéroport de O'Hare, et M. Roberts a raison de dire que c'est un des plus grands aux États-Unis avec quelque 30 millions de passagers par année, fait surtout du trafic intérieur et l'horaire des vols est assez libre, sauf durant les périodes de couvre-feu de la nuit. Cela explique la différence de possibilités des deux aéroports.

**Le président:** Monsieur Roberts, je ne veux pas être injuste à votre égard mais votre question était très longue et la réponse l'a été aussi, et, vous avez déjà dépassé de cinq minutes.

**M. Roberts:** Pourrais-je simplement poser une petite question supplémentaire à ce sujet, car les questions que je dois poser au prochain tour concerneront le site de Pickering.

Relativement à l'aéroport de O'Hare, je me demandais si vous pourriez me dire si des agrandissements sont prévus ou si l'intention est de construire un nouvel aéroport? Est-ce qu'il y a un aéroport de relai à cet endroit? Si nous avons à faire face à des problèmes d'agrandissement, nous devons supposer qu'ils ont les mêmes problèmes. Pourriez-vous simplement me donner une idée de la façon dont ils espèrent régler leur problème d'agrandissement?

**M. McDowell:** Ils ont un second aéroport qui partage le trafic de la région de Chicago avec O'Hare et je crois comprendre qu'ils projettent de construire un troisième aéroport.

**M. Roberts:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Merci, monsieur le président.

J'ai plusieurs questions à poser. La première concerne le transport par container à Halifax et découle d'un rapport qui doit être maintenant achevé depuis que le Conseil des ports nationaux a témoigné devant le Comité. Je m'aventure donc à demander si le rapport en question a été fait par les ingénieurs-conseils de Toronto de Gill, Olberry, Pullerits and Dickson et si le rapport préparé par cette firme l'a été pour le Comité de planification de la région métropolitaine d'Halifax.

Il me semble que le Conseil des ports nationaux fait également une étude indépendante qui souligne qu'actuellement Halifax manipule moins de 1 p. 100 du trafic de la Voie maritime du St-Laurent et du littoral de l'est des États-Unis et un peu plus de 5 p. 100 du fret de l'est du Canada passant par tous les ports canadiens de l'Atlantique. On a proposé qu'un site de 135 acres à Fairview Cove, coin cher à mon cœur car il est situé à l'extrémité de Halifax-East Hants, soit choisi parmi sept emplacements pour être développé et que la décision soit promptement prise. C'est un long préambule pour ma brève question:



[Text]

question: when does the Minister anticipate that the National Harbours Board will have made its mind up about expansion of containerization facilities in the Halifax area?

**Mr. Jamieson:** I am afraid that I cannot give you a definitive time. Mr. Camu, our Marine administrator, might be able to throw some light on the subject.

Mr. Camu?

**Mr. P. Camu (Administrator, Canadian Marine Transport Administration):** Mr. Chairman, we were in Halifax less than one week ago as a follow-up to the announcement of the Minister and to start the first meeting of the new Halifax Port Authority. This has now taken place, and it is one of their objectives as well as one of their targets to come up with a five-year plan of the needs of the Port of Halifax.

It would be anticipating too much to ask the National Harbours Board, after just having appointed a group of very devoted and most interested people, if they would come in and say, "Here is the master plan, and do not change it". We have ideas, of course, and they do too; and we hope we will be able to have a blend of these.

At the same time that day, we had the Canadian Transportation Research Forum in town and were able to show them, on an organized tour, all the facilities of the present container terminal. At the same time that we were conducting these people on that tour, on the other side, cars were already unloaded where Fairey Aviation used to be.

The need is recognized that there is quite a future for the Port of Halifax in the container business part of the North Atlantic trade and there is no doubt that as we go along and as these figures are known and this report that you mentioned of Gibb and Associates is analysed, they will come up with some ideas, probably leading towards another container terminal with more cranes, on the other side of the harbour.

• 1645

**Mr. McCleave:** When the National Harbours Board was before the Committee, mention was made in answer to a question that I posed of a certain amount of money for studies. Is the Gibb Study part of that amount of money, or did the National Harbours Board participate in that study at all?

**Mr. Camu:** This I do not know but I can check on it and provide the answer.

**Mr. McCleave:** Yes, perhaps if that could be done. There is always a danger that there are going to be so many studies floating around that there will not be any opportunity for making decisions on them. Thank you, Mr. Camu.

May I ask the Minister some questions about Bill C-102, on the progress that has been made in preparing regulations under the bill?

**Mr. Jamieson:** On the pollution?

**Mr. McCleave:** Yes, that is right.

**Mr. Jamieson:** Just for the record, I think you are talking about Bill C-2, if I am not mistaken. I do not know what it came out as in the legislation, but anyway it was Bill C-2.

[Interpretation]

quand le ministre prévoit-il que le Conseil des ports nationaux aura décidé de l'agrandissement des installations de transport par container dans la région de Halifax?

**M. Jamieson:** Je regrette de ne pouvoir fixer une date. M. Camu, notre administrateur maritime, pourrait peut-être vous éclairer.

Monsieur Camu?

**M. P. Camu (administrateur des Transports maritimes canadiens):** Monsieur le président, nous étions à Halifax il y a moins d'une semaine afin de nous rendre compte sur les lieux de projets annoncés par le ministre et ouvrir la première séance réunissant les autorités portuaires d'Halifax. La réunion a eu lieu et les autorités espèrent pouvoir soumettre un plan des besoins du port d'Halifax couvrant cinq années.

Demander au Conseil des ports nationaux, qui vient juste de désigner, un groupe d'étude remarquable pour étudier la question, de leur proposer un plan directeur en leur interdisant de rien y changer, serait beaucoup trop prématuré. Nous avons chacun nos idées et nous espérons que nous pourrions les harmoniser.

Nous avons eu aussi un forum de recherche sur les transports canadiens et nous avons pu leur faire visiter le terminus du transport par container. Pendant que nous les guidions, des wagons étaient déchargés de l'autre côté, à l'ancien emplacement de Fairey Aviation.

Il faut admettre le bel avenir qui s'offre à Halifax pour le transport par container des chargements du Nord de l'Atlantique et nul doute qu'à mesure que nous avancerons dans nos recherches et que les résultats en seront connus et que le rapport que vous mentionnez de *Gibb and Associates* sera analysé, les autorités du port proposeront des projets qui amèneront la construction d'un autre terminus du transport par container et employant un plus grand nombre de grues, de l'autre côté du port.

**M. McCleave:** Lors de la comparution du Conseil des ports nationaux devant ce Comité, en réponse à une question que j'ai posée, on a parlé de fonds pour la recherche. Est-ce que l'étude Gibb en bénéficie? Est-ce que le Conseil des ports nationaux a participé effectivement à cette étude?

**M. Camu:** Je ne sais pas mais je puis vérifier et vous en donner la réponse plus tard.

**M. McCleave:** Oui, s'il vous plaît. Les études menées de front empêchent souvent qu'on puisse prendre des décisions. Merci, monsieur Camu.

Est-ce que je puis poser une question au ministre au sujet du Bill C-102, pour savoir où on en est dans la rédaction des règlements en vertu de ce bill?

**M. Jamieson:** Vous parlez de la pollution?

**M. McCleave:** Oui, c'est exact.

**M. Jamieson:** Si je ne me trompe pas vous parlez du Bill C-2. Je ne me rappelle pas du nom officiel de la loi, mais en tous cas il s'agit du Bill C-2.

[Texte]

**Mr. McCleave:** That is the Criminal Code so perhaps we had better just deal with it as the oil pollution bill and then both of us will be talking on the same bill.

**Mr. Jamieson:** Right.

On the regulations, a good many of them have already been enacted. Perhaps the one that has caused the most public interest has been the imposition of an oil levy on movements of oil into and out of Canadian ports. In addition to that, quite a number of other regulations have either been gazetted or are in the process of being gazetted, the total effect of which will be, as I mentioned in my full presentation this morning, strengthening of navigational requirements, the design of ships for the carriage of oil and other types of hazardous products, and the requirements with regard to pilotage, etc. All of the package which we discussed at the time we were enacting Bill C-2 I think is either in effect or will be some time this year.

**Mr. McCleave:** So the regulations side will be cleared up by the end of the year.

**Mr. Jamieson:** I do not see any likelihood that it will go beyond that. What is the end of the schedule?

**Mr. Camu:** We are turning out these regulations as fast as we can, Mr. Chairman, and we hope to have everything cleared up before the end of 1972.

**Mr. McCleave:** Fine. I regret, to the Minister through you, Mr. Chairman, that I was not here to hear his presentation this morning, which I gather was very thoughtful and interesting.

Is negotiation still going on with regard to the levies against the oil carriers for this special fund?

**Mr. Jamieson:** Yes, there has been negotiation, at the official level with the government of one province, namely the Province of New Brunswick. I have met with the Premier of the Province of New Brunswick on three separate occasions on this matter. I have had what might be described as similar representations, although in written and informal form from the governments of Newfoundland and Nova Scotia. I placed before the Premier of New Brunswick a proposal that would, I believe, achieve his ends while at the same time not reduce or weaken in any way the objectives of the bill itself. The position at that time was that he was to take these proposals to the company with which he was negotiating in the United States and would subsequently advise me as to the results of the negotiations. I have not heard from him as to how these talks have gone but I think I am free to say that he was satisfied with the arrangement that I proposed to him.

Subsequent to that, during the visit of the Premier of Newfoundland to Ottawa two weeks ago, I gave him the same data and the same set of proposals and indicated we were prepared to make them available in all of the coastal regions of the country.

**Mr. McCleave:** Since the Minister's jurisdiction extends over navigable waters and since the source of pollution of those navigable waters are the oil terminals of the country and the sewage systems and service stations and garages dumping used crank case oil in navigable waters, what steps has the Minister or his department taken on that as a source of pollution of running waters?

[Interprétation]

**M. McCleave:** C'est la Loi modifiant le Code criminel, alors il serait peut-être mieux de ne discuter que des clauses sur la pollution pétrolière pour que nous parlions de la même chose.

**M. Jamieson:** Très bien.

On a déjà promulgué bon nombre de règlements. Celui qui a peut-être suscité le plus d'intérêt public a été la création d'un impôt sur le transport du pétrole dans les ports canadiens. En outre, beaucoup d'autres règlements ont été publiés dans la Gazette ou le seront sous peu. Ils auront comme effet, comme je l'ai dit dans ma déclaration ce matin, de renforcer nos exigences en ce qui concerne la navigation, la conception des bateaux destinés à transporter le pétrole et autres produits dangereux, le pilotage, etc. Tous ces règlements connexes dont nous avons discuté au moment d'adopter le Bill C-2 sont déjà en vigueur ou le seront avant la fin de l'année.

**M. McCleave:** Alors les règlements seront tous rédigés avant la fin de l'année.

**M. Jamieson:** Je crois qu'il ne faudrait pas plus de temps que cela. Quant à la date finale?

**M. Camu:** Nous rédigeons ces règlements aussi vite que possible, monsieur le président, et nous espérons tout terminer avant la fin de l'année 1972.

**M. McCleave:** Très bien. Je suis désolé de n'avoir pu être présent ce matin, monsieur le ministre, pour entendre votre déclaration qui me semble avoir été très réfléchie et intéressante.

Est-ce qu'on est toujours en train de négocier au sujet de la taxe sur les pétroliers pour cette caisse spéciale?

**M. Jamieson:** Oui, il y a eu des négociations avec le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick. J'ai rencontré le premier ministre de cette province à trois reprises pour en parler. J'ai aussi reçu des représentations semblables des gouvernements de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse, mais cette fois-ci par écrit et plutôt officielles. J'ai soumis au premier ministre du Nouveau-Brunswick une proposition qui, tout en respectant ses objectifs, n'affaiblirait en rien ceux du bill lui-même. Il allait en parler à la société avec laquelle il négociait pour ensuite m'avertir des résultats de ces pourparlers. Je n'ai pas encore de ses nouvelles, mais je crois pouvoir dire que les propositions que je lui ai faites le satisfaisaient.

Un peu plus tard, pendant la visite du premier ministre de Terre-Neuve à Ottawa il y a deux semaines, j'ai soumis à ce dernier les mêmes données et les mêmes propositions, tout en indiquant que nous étions prêts à faire ces mêmes offres à toutes les régions côtières du pays.

**M. McCleave:** Étant donné que les eaux navigables relèvent de la compétence du ministre, et que les sources de la pollution dans ces eaux sont les terminus pétroliers, les égouts, et les stations de service qui y jettent de l'huile de moteur, quelles mesures ont été prises par le ministre ou son ministère concernant cette source de pollution des eaux vives?



[Text]

• 1650

**Mr. Jamieson:** Actually, this is a constitutional area in that oil spills originating at sea or on water are a federal responsibility. Those that originate on land are a responsibility of the province in which the facility is located. We have been working with the provinces with a view to co-operative effort in this regard. I think it is fair to say that we have made progress but the responsibility in terms of the kinds of spills to which you have referred would rest with the province. The minor exceptions to these would be in certain harbours where we have jurisdiction over harbour waters under NHB or in some other way.

**Mr. McCleave:** Mr. Minister, when I posed the question, I thought fishermen in the Eastern Passage, are lucky or unlucky enough to be on good running water but beside them are oil refineries and also places along which oil tankers can operate. So when the oil comes washing in and turning beautiful Eastern Passage into hell on earth, they go forth looking with blood in their eyes for vengeance or revenge. They go after the tankers and the tankers say, "Who us?" and they point their thumb at the oil refinery and then they go over to the oil refinery and the reverse happens. I think it is a very, very substantial problem.

**Mr. Jamieson:** I do not at all disagree as to the nature of the problem. It is one on which perhaps, Mr. Stoner, the Deputy, might like to comment because he has been equally involved in it but before he does, I do want to emphasize again that we are trying to work with the provinces on this. But there is one advantage, I think, in the levy fund to which you have referred, that if it is clearly established that any befouling of fishermen's nets or property occurs as a result of an oil spill at sea, then the levy or fund is a kind of unsatisfied judgment fund against which he can make claims.

**Mr. McCleave:** Yes. The fund is an important feature but it is a matter of this blasted fault business or establishing liability. I gather the Deputy did have some comment he did want to add.

**Mr. Stoner:** I have only one postscript, Mr. McCleave, and that was to say that in a sense, this is a responsibility that we now are trying to share or feel our way into with the new Department of the Environment. We have had contacts with the refineries; they have established their points of contact and we are trying to come up with something that can be presented to try to solve this problem. We recognize it is a divided jurisdictional problem.

**Mr. McCleave:** And it is a live issue.

**Mr. Stoner:** It is a very live issue.

**Mr. McCleave:** And the refineries are being told that something has to be done.

**Mr. Stoner:** In fact, their people are meeting, I believe, with the new association established by the refineries, the PACE group. If I am not mistaken, it is either this week or last week. I am just a little out of touch on the exact date but we are expecting a report back from them on the basis of which some further action might be taken.

**Mr. McCleave:** In the battle against pollution, could I ask the Minister what facilities for the reception of oily waste from ships is required or provided at the port terminals? What happens to the waste so received?

[Interpretation]

**M. Jamieson:** Les déversements d'huile en mer sont la responsabilité du gouvernement fédéral. Les déversements sur terre sont la responsabilité de la province. Nous cherchons à conjuguer nos efforts avec ceux des provinces. Nous avons pu nous entendre sur le genre de déversement qui serait du ressort de la province. Les rares exceptions seraient les ports régis par le CPN.

**M. McCleave:** Monsieur le ministre, quand j'ai posé cette question, j'étais sous l'impression que les pêcheurs du Passage de l'Est étaient assez chanceux ou malchanceux pour se trouver sur de bonnes rivières mais des raffineries de pétrole se trouvent à proximité et des pétroliers y naviguent. Si bien que lorsque la marée noire assombrit le beau panorama du passage de l'Est pour le transformer en une vision d'enfer, le feu de la colère brille dans leur regard. Ils se lancent à l'assaut des pétroliers qui s'étonnent de leur fureur et désignent du doigt la raffinerie qui à son tour les renvoie aux pétroliers. On n'en sort pas.

**M. Jamieson:** Je ne disconviens pas de la nature du problème. Le sous-ministre, M. Stoner, voudra peut-être faire quelques commentaires mais, avant, je tiens à répéter que nous avons actuellement des pourparlers avec les provinces à ce sujet. Il y aurait cependant un avantage dans cette caisse dont vous avez parlé, car lorsqu'il serait clairement établi que les filets où le grément d'un pêcheur ont été souillés par un déversement de pétrole en mer, il pourrait s'en réclamer pour être indemnisé.

**M. McCleave:** Oui. Mais la difficulté est d'établir la responsabilité. Je présume que le sous-ministre aimerait faire des commentaires.

**M. Stoner:** Je n'ai qu'un mot à ajouter, monsieur McCleave, c'est que nous essayons actuellement de partager cette responsabilité avec le nouveau ministère de l'Environnement. Nous essayons, avec le concours des raffineries, de trouver une solution à ce problème. C'est un problème de juridiction partagée.

**M. McCleave:** C'est une question pressante.

**M. Stoner:** Très pressante.

**M. McCleave:** Et on insiste auprès des raffineries pour les convaincre qu'il faut faire quelque chose.

**M. Stoner:** En fait il y a eu réunion de la nouvelle association créée par les raffineries, le groupe PACE (Association des pétroliers pour la sauvegarde du milieu). Nous attendons leur rapport.

**M. McCleave:** Dans la lutte contre la pollution, quelles sont les dispositions existant au terminus pour la vidange des citernes? Que fait-on de ces déchets?

## [Texte]

**Mr. Jamieson:** What I can do for you, Mr. McCleave, is to give you a copy of our contingency plan. It is a rather bulky document. It lists the steps that are to be taken in the event of a reported spill and indicates as well where the necessary equipment and product for clean-up is located and how it can be moved. We have stand-by vessels for instance; we have peat moss, which is proving to be one of the more effective absorbents for oil on water stored at different locations; and booms of various kinds for the containment of oil. This is all in a document that I will be glad to circulate to indeed all members of the Committee and certainly to you.

**Mr. McCleave:** Thank you. My final question in this area, Mr. Chairman, concerns the fact that many of the oil tankers operating in Canadian waters are manned by people who have very little interest in the maintenance of the beauty of the Canadian shoreline. There are people who come from other countries, and I suppose Canadians travelling along those shores would have equally little interest. Apart from the fact that these ships are subject to levies for pollution damage, is there anything in the regulations that ensures the best construction of those vessels and the best seamanship of those vessels?

• 1655

**Mr. Jamieson:** The answer is yes to all three of those questions. If I could find the point this morning at which I dealt with that, I could give you a direct reference. The fact is that the construction of the ship, the navigation system of the ship and the competence of the crew are all matters which either have come or will come under the regulations. This is set out on page 14, and the simplest way might be to read it to you:

The new oil pollution prevention regulations include amended procedures for ships' masters to report oil discharges, new procedures for loading, unloading and transferring oil and oily mixtures, and the establishment of a new form of ships' oil record books.

Then I mention:

We intend to keep these regulations very much alive.

These regulations will be followed shortly by others, which will include improved standards for ship construction, requirements for the number and certification of navigation personnel carried in ships, vessel routing regulations, provisions of certain items of navigating equipment and a code of recommended navigating practices and procedures. In order to ensure that non-Canadian oil tankers ...

And this gets to the nub of your question:

... are in compliance with these regulations relating to the construction, fitting and equipment, regulations are being made to require these ships to carry a valid certificate of compliance before entering Canadian waters.

**Mr. McCleave:** Canadian waters would be considered as what, three miles?

## [Interprétation]

**Mr. Jamieson:** Je pourrais vous informer de nos mesures d'urgence mais le document est massif. Il comprend toutes les mesures à prendre en cas de déversement et indique également où se trouve le matériel nécessaire et les produits de nettoyage et de quelles façons on peut s'en servir. Nous avons des navires en état d'alerte, par exemple; nous avons des réserves de tourbe, substance abondante qui s'est révélée beaucoup plus efficaces; et de la filasse pour contenir le pétrole. Tout cela est expliqué dans un document que je me ferai un plaisir de distribuer aux membres du Comité et de vous remettre à vous particulier.

**Mr. McCleave:** Merci. Ma dernière question sur le sujet, monsieur le président, se rapporte au fait que nombre de pétroliers navigant dans les eaux canadiennes sont dirigés par des équipages que la beauté de la côte canadienne intéresse peu. Certains viennent d'autres pays et même les Canadiens navigant le long de ces côtes y portent peu d'intérêt. Même si ces navires doivent payer des taxes pour le dommage causé par la pollution, y a-t-il quelque chose dans le règlement qui garantit une meilleure construction et une meilleure maîtrise de ces navires?

**Mr. Jamieson:** Je réponds oui à vos trois questions. Si je peux trouver dans mon exposé de ce matin le paragraphe qui en parle, je pourrais vous citer la référence. En fait, la construction d'un navire, le système de navigation du navire, et la compétence de l'équipage sont des questions qui font ou qui feront l'objet d'un règlement. J'en parle à la page 16 de mon exposé et je crois que le plus simple serait de vous le lire:

Le nouveau Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures comprend les procédures modifiées devant être suivies par les capitaines de navires pour signaler les rejets d'hydrocarbures, de nouvelles procédures pour le chargement, le déchargement et le transfert d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures; il comprend également l'établissement d'une nouvelle formule de registre des hydrocarbures pour les navires.

Puis j'ai ajouté:

Nous sommes déterminés à faire respecter ce Règlement avec la plus grande rigueur.

D'autres règlements suivront les précédents sous peu et ils comprendront des normes améliorées relatives à la construction navale, des spécifications sur le nombre et l'homologation du personnel navigant porté par les navires et des règles de route; ils exigeront aussi l'installation de certains dispositifs de navigation et comprendront un code pratique et des méthodes de navigation recommandées. En vue d'assurer que les pétroliers non-canadiens ...

Et j'en arrive au cœur de votre question:

... se conforment aux règlements prévus concernant la construction, l'armement et l'équipement, on prépare actuellement des règlements exigeant de ces navires un certificat de conformité en cours de validité avant de pénétrer dans les eaux canadiennes.

**Mr. McCleave:** Les eaux canadiennes seraient de trois milles n'est-ce pas?



[Text]

**Mr. Jamieson:** Twelve miles.

**Mr. McCleave:** Twelve miles.

**Mr. Jamieson:** For the purposes of this particular act.

**Mr. McCleave:** Would this be regarded as sufficient, considering the fact that oil is a floating substance?

**Mr. Jamieson:** We, of course, discussed this at considerable length at the time the bill was being considered and we reached the conclusion that, while we would wish for international agreement, 12 miles was a practical limit in so far as our own capacity for unilateral control was concerned, but we are still working with the international community that has the same sort of requirements extended seaward or, indeed, on all the high seas.

**Mr. McCleave:** So I have further time, Mr. Chairman, or not?

**The Chairman:** One more question, Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** One more question. All right. What is the decision with regard to the St. Lawrence Seaway tolls?

**Mr. Jamieson:** The decision on the tolls has simply been to defer any action on these during the current year simply because they are only a small part of a very big problem which has to do with our negotiations with the United States and the sharing of revenues and/or tolls with the United States, and it is my intention to open up this question with the Americans during the current year when the appropriate contract movement arrives.

**Mr. McCleave:** Thank you very much. May I be put on for another round.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Jamieson, on March 21 of this year Mr. Nesbitt asked you a question in the House concerning James Bay, and I will read the question:

... I have a question for the Minister of Transport. Last week I posed a question to the Minister of the Environment concerning the so-called James Bay project. It was near the end of the question period and the Minister of Transport interjected and time ran out. May I now ask the Minister of Transport whether he would make a statement on motions prior to the Easter recess to indicate to the House under what terms and conditions the provisions of the Navigable Waters Protection Act would apply to dams, roads, bridges, etc. going across navigable waters? I realize it would not be possible to do so during the oral question period, but I would hope the minister would make a statement on motions prior to the Easter recess.

And you answered:

I will look into that, Mr. Speaker. If that is not possible in the compact nature of a statement on motions, I shall have all the information as well as the appropriate officers present when my estimates are considered.

[Interpretation]

**M. Jamieson:** Douze milles.

**M. McCleave:** Douze milles.

**M. Jamieson:** Aux fins de cette loi.

**M. McCleave:** Croyez-vous que ce soit suffisant, étant donné que le pétrole est une substance qui flotte?

**M. Jamieson:** Évidemment, nous en avons beaucoup discuté au moment de l'étude du bill et nous en sommes venus à la conclusion que, même si nous désirons une entente internationale, douze milles constituent une limite pratique pour notre propre contrôle unilatéral. Mais nous travaillons toujours avec la communauté internationale qui a les mêmes exigences au large et, en fait, sur toutes les hautes mers.

**M. McCleave:** Ai-je encore du temps, monsieur le président?

**Le président:** Pour une autre question, oui, monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Très bien. Quelle est la décision concernant les droits de péage de la Voie maritime du Saint-Laurent?

**M. Jamieson:** Nous avons décidé de différer toute action concernant ces droits pendant l'année en cours, car il ne s'agit là que d'une petite partie d'un problème considérable. Je veux parler de nos négociations avec les États-Unis et du partage des recettes et/ou des droits avec ce pays. J'ai l'intention d'en parler aux Américains pendant l'année en cours lorsque le bon moment sera arrivé.

**M. McCleave:** Merci beaucoup. Pouvez-vous inscrire mon nom pour le prochain tour.

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Jamieson, le 21 mars dernier M. Nesbitt vous a posé une question en Chambre concernant la baie James et je cite cette question:

... ma question s'adresse au ministre des Transports. La semaine dernière, j'ai posé une question au ministre de l'Environnement au sujet du projet dit de la baie James. Vers la fin de la période des questions, le ministre des Transports est intervenu, et le temps a manqué. Puis-je maintenant demander au ministre des Transports de faire avant le congé de Pâques une déclaration à l'appel des motions afin de faire savoir à la Chambre quelles dispositions s'appliqueraient dans le cas où celles de la loi sur la protection des eaux navigables ne seraient pas applicables aux barrages, routes, ponts, etc. traversant des eaux navigables? Je me rends compte qu'il est impossible de faire cette déclaration pendant la période des questions et j'espère donc que le ministre fera une déclaration à l'appel des motions avant le congé de Pâques.

Et vous avez répondu:

Je vais examiner la question, monsieur l'Orateur. S'il n'est pas possible de le faire de la manière concise qui s'impose dans une déclaration à l'appel des motions, j'aurai tous les renseignements nécessaires et l'assistance des fonctionnaires compétents lorsque mes prévisions de dépenses seront étudiées.

[Texte]

Your estimates have now been considered and I believe your officers are here.

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Rock:** Very good. Would any of your officers be ready to answer this question that was put by Mr. Nesbitt?

**Mr. Jamieson:** Ask the question and if I can deal with it I will, or I will refer it to the appropriate officer, whichever you wish.

**Mr. Rock:** All right. What have you done under the Navigable Waters Protection Act in respect to any bridges, roads or dams that are to be built in the James Bay area?

• 1700

**Mr. Jamieson:** In so far as the James Bay project itself is concerned, until the last 24 hours or so, to our knowledge no formal applications had been made under the Navigable Waters Protection Act. We received an application for the construction of a bridge over the Bell River near Matagami, but there was no suggestions that this was in any way connected with the James Bay project; it was simply an extension of part of a road system in that area. That is the only activity there has been, or request there has been from any authority in the Province of Quebec on this matter.

**Mr. Rock:** Do you believe that the Province of Quebec will request permission to build bridges and dams on these navigable waters?

**Mr. Jamieson:** I have no idea. I cannot anticipate what their plans are in that regard. The Deputy Minister might have a postscript to what I said a moment ago.

**Mr. Stoner:** Simply to say Mr. Rock, that in the construction of the highways that are being built in connection with the James Bay project, we have had one application that may be related to James Bay, as the Minister said, or may be part of a normal road structure. There are two other bridges that they are proceeding with. We have not received applications for these, but we have carried out inspections and we have assured ourselves that under the terms of the act, under the terms of the law, these would not interfere with navigable waters. This is really where our authority extends under the act.

**Mr. Rock:** In the case of the structure of a dam, will you oblige Hydro-Quebec to build some sort of a canal system for boats to be able to proceed further up the river and through those lakes past these dams?

**Mr. Jamieson:** I think in the first place that is a very difficult question to answer in the absence of any applications. Second, I suppose there would be some constitutional questions involved. Third, the Navigable Waters Protection Act is very limited in its application. It can only apply, and is so stated, to interference with a navigable water. If an application came in we would look at it in that narrow focus, not as to whether the dam was good, bad or indifferent, because that is a matter for the province to decide, but as to whether or not it was an interference to navigation. Unless I had a specific case which could be referred to the officers, we will not know. As Mr. Stoner has said, except for two bridges which may or may not be part of the James Bay project, in other words they are on road construction, those are the only things that we have had so far.

[Interprétation]

Nous étudions votre budget et vos fonctionnaires sont présents.

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Rock:** Très bien. Vos représentants pourraient-ils répondre à cette question posée par M. Nesbitt?

**M. Jamieson:** Posez la question et si je puis y répondre, je le ferai ou je demanderai au fonctionnaire compétent de le faire, selon votre désir.

**M. Rock:** Très bien. Qu'avez-vous fait dans le cadre de la loi sur la protection des eaux navigables à l'égard des ponts, des routes ou des barrages qui doivent être construits dans la région de la baie James?

**M. Jamieson:** A ma connaissance, nous n'avions reçu jusqu'à il y a environ 24 heures aucune demande officielle relative au projet de la baie James dans le cadre de la loi sur la protection des eaux navigables. Nous avons reçu une demande pour la construction d'un pont sur la rivière Bell près de Matagami, mais rien ne nous laisse entendre qu'il soit relié de quelque façon au projet de la baie James. Il s'agit tout simplement d'une extension d'une partie du réseau routier dans cette région. C'est la seule activité et la seule demande de la part des autorités de la province de Québec sur cette question.

**M. Rock:** Croyez-vous que la province de Québec demandera la permission de construire des ponts et des barrages sur ces eaux navigables?

**M. Jamieson:** Je ne sais pas. Je ne peux prévoir leurs plans à cet égard. Le sous-ministre pourra peut-être ajouter quelque chose à ce que je viens de dire.

**M. Stoner:** Je vous souligne tout simplement, monsieur Rock, que dans le cadre du projet de la baie James, nous n'avons eu qu'une demande qui semble se rapporter à la construction d'autoroute, comme l'a dit le ministre, qui pourraient aussi faire partie du réseau routier régulier. Deux autres ponts sont en voie de construction, au sujet desquels nous n'avons pas reçu de demandes, mais nous avons fait des inspections et nous nous sommes assurés qu'en vertu de la loi, ces ponts ne gêneraient pas la navigation dans ces eaux. C'est vraiment là que s'exerce notre autorité aux termes de la loi.

**M. Rock:** Dans le cas d'un barrage, obligerez-vous l'Hydro-Québec à construire un réseau de canaux pour les bateaux qui leur permettrait de remonter la rivière et de traverser ces lacs au-delà de ces barrages?

**M. Jamieson:** Premièrement, il m'est difficile de répondre à cette question en l'absence de demandes. Deuxièmement, il y aurait, à mon avis, une question constitutionnelle en jeu. Troisièmement, la loi sur la protection des eaux navigables est très limitée dans son application. Elle ne s'applique, comme elle le déclare, qu'à ce qui nuit à la navigation. Si une demande nous parvenait, nous étudierions sous cet aspect, mais non pas pour savoir si le barrage est bon, mauvais ou quelconque, c'est à la province de décider, mais pour voir s'il nuit à la navigation. A moins d'avoir un cas précis que je pourrais transmettre aux hauts fonctionnaires, nous ne pourrions savoir. Comme l'a dit M. Stoner, sauf pour les deux ponts qui font ou non partie du projet de la baie James, de la construction routière, nous n'avons entendu parler de rien d'autre jusqu'à maintenant.



[Text]

**Mr. Rock:** There was a preliminary study of the environmental impact of the James Bay development project in Quebec there, and the essence of the report is to use the James Bay project as a natural laboratory without any preliminary controls being established. I do not know whether this question should be asked of you, but would you agree with the type of recommendation contained in this report or would you overrule the recommendations of the study and request certain criteria in order to save the ecology?

**Mr. Jamieson:** Again I think I would have to say that it would depend entirely upon the nature of the request and whether it involved any authority vested in the Minister of Transport. My suspicion would be that any such action, if it were within the federal realm, would probably lie elsewhere than the Ministry of Transport. I repeat that in this field our responsibility is that very narrow one of ensuring that the movement of ships is not blocked by any kind of an impediment.

**Mr. Rock:** Even if to date no large ships have sailed up the river, but it is wide enough for ships to sail up, your Act does cover all rivers?

**Mr. Jamieson:** Yes, that aspect is clearly one with which we could deal. Yes.

**Mr. Rock:** Mr. Minister, I have mentioned this before to Mr. Camu. The capital cost of the Seaway was completely made by loans to the Seaway. There was no investment made by the government. In other words, you have the St. Lawrence Seaway without any given capital. It is all borrowed money and I always thought this was completely unfair. It is the same as Air Canada, which has \$5 million only of shares and that is the only amount of money that the government invested directly into the company. Other than that, everything is borrowed through bond issues, temporary loans or some sort of arrangements of loans from the federal government.

• 1705

I think this is completely unfair for Air Canada and also for the Seaway. I feel they should not have these high interest rates because this was a complete investment for the building of that Seaway. Therefore, the government should have that total amount invested in the Seaway and it should be like shares in the Seaway. This way here they would not be obliged to have this debt hanging over them plus interest. I would like to know from you whether you, Mr. Minister and your department, would look into this in a different financial light to have this amount of money as an investment rather than as a loan. In other words, give them a foundation in which they can operate from, which you have not done for Air Canada and the Seaway.

**Mr. Jamieson:** We are talking about two vastly different structures, although I agree with you that the principle, and you might have thrown in the Canadian National Railways too because it is in some respects ...

**Mr. Rock:** But there, there is an investment.

**Mr. Jamieson:** ... but there is a sizeable old debt that hangs over them.

[Interpretation]

**M. Rock:** Il y a eu une étude préliminaire sur l'impact que le projet de la baie James au Québec aurait sur l'environnement. Le rapport dit en substance que le projet de la baie James pourraient être utilisé comme laboratoire naturel sans créer de contrôle préliminaire. Je ne sais pas si je peux vous poser la question, mais êtes-vous d'accord avec le genre de recommandations contenues dans le rapport ou passeriez-vous outre aux recommandations de l'étude pour demander que certains critères soient établis afin de sauver l'écologie?

**M. Jamieson:** Là encore, je dois dire que cela dépend tout à fait de la nature de la demande et de l'autorité dévolue au ministère des Transports. Je soupçonne qu'une telle action, si elle relevait du gouvernement fédéral, ne relèverait probablement pas du ministère des Transports. Je répète que dans ce domaine, notre responsabilité est très limitée; nous nous assurons tout simplement que le mouvement des navires n'est pas gêné en aucune façon.

**M. Rock:** Même si jusqu'à maintenant aucun navire de fort tonnage n'a remonté la rivière, croyez-vous qu'elle serait suffisamment large pour que les navires l'a remontent. Votre loi englobe toutes les rivières n'est-ce pas?

**M. Jamieson:** Oui, nous pouvons nous occuper de cet aspect.

**M. Rock:** Monsieur le ministre, j'en ai déjà parlé à M. Camu. Les immobilisations pour la voie Maritime provenaient uniquement de prêts. Il n'y a pas eu d'investissement de la part du gouvernement. En d'autres termes, la Voie maritime du Saint-Laurent n'a aucun capital. Tous les fonds ont été empruntés, ce que j'ai toujours trouvé parfaitement injuste. C'est la même chose pour Air Canada où le gouvernement ne détient que 5 millions de dollars d'actions; c'est là tout ce que le gouvernement a investi directement. Tout le reste a été emprunté au moyen d'émissions d'obligations, de prêts temporaires ou d'autres prêts arrangés par le gouvernement fédéral.

C'est parfaitement injuste dans un cas comme dans l'autre. L'administration ne devrait pas avoir à payer ces forts taux d'intérêt puisque tous les fonds ont été employés à la construction de la Voie maritime. Il aurait dû s'agir d'un investissement de la part du gouvernement dans la Voie maritime; ce serait comme si le gouvernement détenait des actions. Ainsi l'administration n'aurait pas à faire face à cette dette et à ces taux d'intérêt élevés. Ce que je voudrais savoir de vous, monsieur le Ministre, ainsi que des hauts fonctionnaires de votre Ministère, c'est si vous avez envisagé la possibilité de considérer ces montants d'argent plutôt comme un investissement que comme un prêt. En d'autres termes, leur donner un bon départ, ce que vous n'avez pas fait pour Air Canada et la Voie maritime du Saint-Laurent.

**M. Jamieson:** Même si je suis d'accord avec ce que vous dites en principe, je vous signale qu'il s'agit de deux organisations bien différentes. Vous auriez pu ajouter les Chemins de fer Nationaux, puisqu'à certains égards ...

**M. Rock:** Mais il y a eu, dans un cas, investissement de la part du gouvernement.

**M. Jamieson:** ... Oui, mais l'entreprise doit compter avec des arrérages considérables.

## [Texte]

We are looking at all three of these. The reason for it on the St. Lawrence Seaway was that perhaps both the Americans and ourselves assumed too great a revenue potential from the Seaway or perhaps assumed that there would be less pressure than there actually has been to increase the tolls, either way. But there has not been a change in the tolls since the nineteen fifties when it was launched. We are examining alternatives to the current method of financing the Seaway. The Americans used a technique of dealing with the interest only leaving the principal where it is.

We may or may not go that route but we are certainly aware of the difficulties with the current arrangement. Mind you, to some extent at least, as the government is the only shareholder, lender or banker, whatever you want to call it, I suppose it could be said that it is a bookkeeping entry in one sense but in terms of showing the St. Lawrence Seaway system in the appropriate light, I would like to see it clarified more than it is at the present time, yes.

**Mr. Rock:** Thank you. Mr. Minister, in regards to car safety, I notice in your exposé that there was a car crash in one of your slides. I just wanted to know whether your department has a laboratory that is making tests in this regard.

**Mr. Jamieson:** Yes. I am not sure if we actually do that type of car crashes. We do some, I am informed by the Deputy, but there are a number of laboratories where we are studying such things as auto emissions and various other items having to do with automobiles. We are developing our own test facilities quite rapidly. My information is that they are very highly regarded by those who are competent in the field.

**Mr. Rock:** My concern is with this bumper-to-bumper type of accidents, which are the most costly in Canada and United States. The last time, I believe this Committee visited some manufacturer and they showed what they were doing. They were always trying to do things according to their models and everything and I do not think they are really going too far with this. I think they are making a very good profit in the damages that have been made, from \$300 to \$600 for every small little bump even at speeds of five to six miles an hour. I have an idea and I just would like to know if you people have this laboratory. The idea is to utilize the spare tire, have an extra spare tire, that means have one in the front flat and that is the bumper for the front as well as one in the back. I was thinking of this at the time we visited the Seaway and the Welland Canal. There big ships coming into the Canal hit these big tires on the bottom and do not wreck the sides of the canal as they used to do in the past. This big tire moves the ship right over, and that is a lot of tonnage. I can see this idea being utilized, a bumper both in the front and the back. You can screw down a spare tire right there and that would be the bumper both in front and in back. If your officials are experimenting, possibly they would look into this system.

• 1710

**Mr. Jamieson:** We would certainly be glad to look at it, but our responsibility, of course, is primarily to in a sense to test the designs of others in the automotive field and new

## [Interprétation]

Nous examinons la situation de ces trois cas. La raison pour laquelle le problème se pose en ce qui concerne la Voie maritime du Saint-Laurent c'est peut-être que les Américains et nous-mêmes avons espéré des revenus beaucoup plus considérables de son exploitation ou prévu qu'il serait plus facile qu'il ne l'a été jusqu'ici d'augmenter les droits d'un côté comme de l'autre. Or, les droits n'ont pas été augmentés depuis les années 1950, soit depuis l'inauguration. Nous examinons d'autres possibilités de financer la Voie maritime. Les Américains, eux, exigent seulement les intérêts et laissent le capital investi.

C'est peut-être ce que nous ferons nous-mêmes; de toute façon, nous savons très bien que les arrangements actuels ne conviennent pas. Dans une certaine mesure, puisque le gouvernement est le seul actionnaire, le seul créancier, le seul banquier, pour ainsi dire, je suppose qu'il s'agit simplement d'une entrée aux livres par ailleurs, on serait peut-être plus en mesure de juger sainement de la valeur réelle de la Voie maritime du Saint-Laurent, si on tirait les choses au clair, comme je le souhaiterais.

**M. Rock:** Merci. Je passe maintenant à la question de la sécurité automobile. Au cours de votre exposé, une diapositive montrait un accident de voiture. Je me demande simplement si le ministère a un centre d'essais où il peut se livrer à ces expériences.

**M. Jamieson:** Nous avons un centre d'essais, mais je ne sais pas si on simule des accidents de voiture. Le sous-ministre me signale que c'est le cas, qu'on tente ce genre d'expérience. Il y a d'autres laboratoires où l'on étudie les gaz d'échappement et toutes les questions qui touchent au domaine de l'automobile. Nos installations à cette fin prennent rapidement de l'ampleur. Je vous fais remarquer qu'elles sont considérées comme excellentes par les experts.

**M. Rock:** La question qui me préoccupe tout particulièrement, j'ai cru, c'est celle des accidents de pare-chocs à pare-chocs qui sont très coûteux au Canada comme aux États-Unis. À la dernière séance, je pense que le comité avait rendu visite à un fabricant d'automobiles où il avait pu se rendre compte de ce qui se faisait dans ce domaine. Les fabricants font remarquer qu'il faut tenir compte des modèles et d'un certain nombre de facteurs, mais je ne crois pas qu'ils fassent grand-chose. C'est pour eux une excellente source de profits que ces accidents mineurs, coûtant de \$300 à \$600, qui se produisent à des vitesses ne dépassant pas 5 ou 6 milles à l'heure parfois. J'aurais une suggestion à faire; voilà pourquoi je vous demande si vous avez un centre d'essais qui puisse faire ce genre d'expérience. Il s'agit d'utiliser le pneu de rechange et d'avoir un pneu de rechange supplémentaire et d'en installer un à l'avant de l'auto et l'autre à l'arrière. J'y ai pensé quand nous avons visité la Voie maritime et le canal Welland. À cet endroit, de gros navires qui empruntaient le canal, ont frappé ces immenses pneus et ainsi n'ont pas endommagé les côtés du canal comme c'était le cas par le passé. Ce gros pneu permet aux navires de fort tonnage de se déplacer et de s'installer au bon endroit. On devrait donc installer un pneu à l'avant et à l'arrière. On peut visser un pneu

de rechange qui ferait pare-chocs tant à l'avant qu'à l'arrière. Lorsque vos fonctionnaires font des expériences ils pourraient peut-être étudier un tel dispositif.

**M. Jamieson:** Nous serions certainement très heureux d'étudier cette façon de procéder mais selon notre mandat, nous devons principalement mettre à l'essai les modèles et



## [Text]

inventions. Quite a few people who have come forward, for instance, with ignition systems which we have tested, but we have not in a sense been innovators. If somebody has a patent or something of that sort then we would be glad to look at it.

**Mr. Rock:** I am giving you the idea. I do not want it patented. I am giving it to Canada free of charge.

**Mr. Jamieson:** We will be glad to look at it.

**Mr. Rock:** Okay. In regard to Ste-Scholastique, what type of commuter rail service do you anticipate will be established between Montreal, Dorval, Ste-Scholastique, Hull and Ottawa?

**Mr. Jamieson:** In order to answer your question fully I would have to put on a full presentation of the various alternatives which are now being examined. No final resolution of the problem has been made as yet, because it involves consultation with the Province of Quebec as to where and how they are going to build various highways, in what direction and so on.

In a general way I can answer you by saying that we are looking at various forms of rapid transit; some employing existing rail lines, which possibly could be upgraded and cleared in such a way that you could get rapid transit downtown Dorval-Ste-Scholastique, but also brand new types of rapid transit.

There is a problem, and it is a very serious one, of course, and that is the very word *rapid* implies not too many stops. Therefore with a rapid transit system you would only be serving those people who, let us say, originated from a downtown location. If you had to make a very large number of stops on the way either to Dorval or to Ste-Scholastique, or incidentally this is true of any downtown-to-airport situation, it destroys much of the effectiveness or value of rapid transit.

In the first instance I expect our emphasis would be on a combination of existing rail lines plus upgraded highways, perhaps with provision in any new highway for the ultimate inclusion of a rapid transit system, either in the median, above the highway or something of this nature. As I say, we will be glad to give you a full briefing on the problem in general any time you would like to see the designs.

**Mr. Rock:** Would you be prepared to do that for the whole Committee?

**Mr. Jamieson:** Of course.

**Mr. Rock:** I would appreciate that very much. I have one more question, Mr. Chairman.

You showed a slide of the installation of some new navigational aids in Lac St-Pierre. I do not have a copy of this, but you did mention something about aids for winter navigation. Does this mean that the Port of Montreal will be, which I think it is anyway in a sense, a winter port? Do you intend that this be really a winter port and will you go beyond Montreal for the Seaway as some Americans are requesting now that the navigational season be extended through the Seaway?

## [Interpretation]

les nouvelles inventions des autres dans le domaine de l'automobile. Il y a bon nombre de personnes qui, par exemple, ont proposé que divers systèmes d'allumage que nous avons vérifiés, mais ce ne sont pas là nos innovations. Si quelqu'un détient un brevet pour une invention quelconque, nous serions heureux de mettre l'invention à l'essai.

**M. Rock:** Je vous donne cette idée pour ce qu'elle vaut et je n'ai pas l'intention d'obtenir de brevet, je donne au Canada cette invention gratuitement.

**M. Jamieson:** Nous nous ferons un plaisir de l'étudier.

**M. Rock:** Bien. Quel genre de service de transport envisagez-vous pour faire la navette entre Montréal, Dorval, Ste-Scholastique, Hull et Ottawa?

**M. Jamieson:** Pour répondre à votre question d'une façon complète, il me faudrait exposer les choix que nous avons à l'étude présentement. Aucun décision finale n'a encore été rendue à ce sujet parce que cela comporte des consultations avec la province de Québec pour décider où et comment elle doit construire diverses grandes routes, dans quelle direction, etc.

D'une façon générale je pourrais vous répondre que nous étudions diverses formes de transport rapide; nous nous servirons à certains endroits de lignes de chemin de fer qui existent déjà qui pourraient être améliorées et nettoyées pour assurer un transport rapide entre Dorval et Ste-Scholastique, mais nous étudions aussi des modes nouveaux de transport rapide.

Le problème grave qui se pose est le fait que justement le mot «rapide» laisse supposer qu'il n'y a pas trop d'arrêts le long de la route. Avec un système de transport rapide on pourrait donc desservir seulement les gens qui viennent du centre de la ville. Si l'on doit faire un grand nombre d'arrêts le long de la route vers Dorval ou Ste-Scholastique ou même de la route qui conduit du centre de la ville à l'aéroport, on détruit ainsi l'efficacité et la valeur d'un système de transport rapide.

Nous nous attacherons premièrement à coordonner les lignes de chemin de fer existantes et les grandes routes rénovées en prévoyant peut-être de nouvelles autoroutes à inclure dans un réseau de transport rapide, par exemple sur la médiane au-dessus de la grande route. Comme je l'ai dit nous nous ferons un plaisir de vous donner un exposé complet de la situation en général lorsque vous voudrez voir les plans.

**M. Rock:** Seriez-vous prêt à le faire pour tout l'ensemble du comité?

**M. Jamieson:** Naturellement.

**M. Rock:** J'en serais des plus heureux. J'ai une autre question à poser, monsieur le président.

Vous nous avez montré une diapositive qui illustre l'installation de nouveaux systèmes d'aide à la navigation dans le lac St-Pierre. Je n'ai pas de texte à ce sujet, mais vous avez mentionné des aides à la navigation hivernale. Cela veut-il dire que le port de Montréal sera un port d'hiver, comme il l'est dans un sens, je pense? Voulez-vous que ce port devienne réellement un port d'hiver et accepterez-vous les demandes de certains Américains qui proposent maintenant que la saison de la navigation s'étende dans toute la Voie maritime.

## [Texte]

**Mr. Jamieson:** On the first part of your question, you are quite right, of course, in that even during this current winter, which was probably the worst on record, we did manage pretty consistently through our icebreaker fleet to get ships into and out of Montreal.

The larger question of a longer Seaway season, or a year round Seaway season is one on which, again, we can provide you with a lot of documentation. We are working both nationally and internationally, that is with the United States who participated in some experiments last year on the Great Lakes. I think that each year we have managed to extend by a few days the closing of the season through various techniques, and I am hopeful that we can go on doing this. But it is in the experimental stage and here once again it is a very involved question and perhaps the simplest solution would be to send you a full report on just what has been done to date.

• 1715

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Rose.

**Mr. Rose:** Thank you, Mr. Chairman. Like Mr. Rock, I have a number of topics that I wish to raise with the Minister. I have to do it in breadth because I really am not equipped to deal with any of these in depth. I was intrigued, however, with his safety suggestion for automobiles but moved to observe that the only spare tire I ever have in the back of my car is my mother-in-law!

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**Mr. Jamieson:** I have not as big a one in front as I used to!

**An hon. Member:** I hope some of this gets into the evidence of the Committee.

**Mr. Rose:** That is what I was thinking about.

I recall asking the Minister once before to lend his great weight to a particular representation I made but I cannot ask him that anymore. He is becoming so sylph-like.

Anyway, Mr. Minister, I was intrigued by the questioning started I believe by Mr. McCleave, which had to do with the levy on oil shipping. I believe that when you came home from the Convention in Geneva there were great headlines proclaiming for all Canadians to see that if you could not get your way with the maritime nations, Canada was going to go it alone, and the subsequent amendments to the Canada Shipping Act implied a levy. Was that levy never proclaimed?

**Mr. Jamieson:** Oh, yes, indeed. We have been collecting it for two months now.

**Mr. Rose:** I heard a news release within the last two months, I believe, that the levy had been withdrawn in certain places. Is that true or not?

**Mr. Jamieson:** No, it is not. There has been no change. The levy was introduced on the basis of 15 cents per ton in and out of Canadian ports on April 1, as I recall it. It is still in effect and no change whatever has been made.

## [Interprétation]

**M. Jamieson:** Pour ce qui est de la première partie de votre question, vous avez tout à fait raison, car même durant l'hiver dernier qui a été probablement le pire hiver que nous ayons connu, nous avons réussi presque tous les jours, grâce à nos brise-glace, à faire entrer et sortir les navires de Montréal.

Pour ce qui est d'une plus longue saison le long de la Voie maritime ou de l'ouverture de la voie toute l'année, nous pourrions une fois de plus vous fournir beaucoup de documentation à ce sujet. Nous travaillons tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale de concert avec les États-Unis qui ont participé à certaines des expériences menées l'année dernière sur les Grands lacs. Chaque année, nous parvenons à prolonger les saisons de quelques jours au moyen de différentes techniques; j'espère simplement que nous pourrions continuer de le faire. Je vous signale cependant que l'on en est encore au stade expérimental et que le sujet est extrêmement vaste. La meilleure

réponse que je pourrais vous donner serait de vous faire parvenir un rapport complet sur tout ce qui a été fait jusqu'à présent.

**M. Rock:** Je vous en serai gré.

**Le président:** Monsieur Rose.

**M. Rose:** Tout comme M. Rock, j'entends saisir le ministre d'un certain nombre de questions. Je ne pourrai cependant entrer dans les détails; je n'ai pas toutes les données en mains. La question de la sécurité des voitures a capté mon attention; je me suis souvenu que le seul pneu de rechange que j'aie à l'arrière de ma voiture est ma belle-mère.

**Des voix:** Bravo!

**M. Jamieson:** Ce que je transporte à l'avant a déjà été plus volumineux.

**Une voix:** J'espère que cet échange figurera au procès-verbal.

**M. Rose:** J'y compte bien.

Je me rappelle avoir déjà demandé au ministre d'user de son office pour donner plus de poids à certaines instances que je présentais. Je ne le lui demanderai plus aujourd'hui. Il devient si svelte.

Les questions des taxes sur le transport maritime du pétrole qu'a soulevé M. McCleave tout-à-l'heure m'intéressent. A votre retour de la convention de Genève, vous avez fait la manchette des journaux en proclamant que tous les Canadiens pouvaient s'attendre que si nous n'obtenions pas ce que nous désirions des nations maritimes, le gouvernement agirait unilatéralement; la Loi sur la marine marchande du Canada a ensuite été modifiée de façon à permettre l'imposition de ces taxes. Ont-elles été imposées effectivement?

**M. Jamieson:** Certainement. Nous les percevons depuis deux mois.

**M. Rose:** On a annoncé, au cours des deux derniers mois, je pense, que certains endroits étaient exemptés. C'est exact?

**M. Jamieson:** Pas du tout. Il n'y a pas eu de changement. La taxe est de 15c. la tonne qui entre et qui sort des ports canadiens à compter du 1<sup>er</sup> avril, si ma mémoire est bonne. C'est toujours en vigueur; il n'y a pas eu de changement.



## [Text]

**Mr. Rose:** Obviously there must have been some representations from the Maritime Provinces.

**Mr. Jamieson:** There have been a great many representations but I have up to this moment made no change. As I mentioned to Mr. McCleave, I have made certain proposals to one province and in a sense conveyed them to the others that we would be prepared to make certain changes in the arrangement for collection of the levy, but we have not changed the levy.

**Mr. Stoner:** I might add, Mr. Minister, that about \$1 million dollars has been collected since the levy was brought into effect on April 1.

**Mr. McCleave:** Any claims yet?

**Mr. Jamieson:** No claims to date.

**Mr. Stoner:** No claims to date.

**Mr. Rose:** I believe the problem with the *Arrow* disaster was that the clean-up costs were some \$4 million—correct me if I am wrong—and your basic problem was that because the *Arrow* happened to be flying a flag of convenience from Liberia or Nicaragua or some place, you could never trace the owner and so there was no one to whom to direct the responsibility for this.

**Mr. Jamieson:** That is right, yes.

**Mr. Rose:** In view of your proposed amendments which anticipate a 12-mile jurisdiction only, have you thought about the possibility that those vessels that cannot meet Canadian standards for entry would be used to travel 12 miles only and that the oil would be transferred 12 miles and one inch off Canadian coasts by vessels not meeting our standards?

**Mr. Jamieson:** I suppose it is conceivable that that situation could happen but I do not believe it is a very practical one. The transfer of oil is not simply a matter of pumping it from one vessel into another. It has to be done under controlled conditions. I would not imagine that any large tanker would be employed in that way. Indeed, the very reason for the objections to the fund, which have come primarily from the petroleum industry, has been the fact that they do have to enter Canadian ports to make this kind of transshipment. This was the basis of their contention that the levy was too high.

• 1720

**Mr. Rose:** While we are still on oil, does Canada have any authority at all over the proposed TAPS route of tankers?

**Mr. Jamieson:** If the vessels are destined for a port outside Canada, then we would have very little in the way of control. I would like to get a legal opinion as to what happens if they are within our 12 miles. My guess is that the so-called right of innocent passage would prevail, and that they could in fact navigate through our waters without coming under the effects of the anti-pollution bill.

**Mr. Rose:** When they enter the Straits of Juan de Fuca and head for Cherry Point, they are in fact not in our waters but in international waters at that point, or in American waters.

## [Interpretation]

**M. Rose:** Les provinces maritimes ont sûrement présenté des instances à ce sujet.

**M. Jamieson:** J'ai reçu des instances de toute part, mais n'ai pas jugé bon jusqu'à présent de changer quoi que ce soit. Comme je l'ai dit à M. McCleave, j'ai offert à une province, et par le fait même à toutes celles qui sont intéressées, de modifier quelque peu le mode de perception de ces taxes mais les taxes elles-mêmes restent intactes.

**M. Stoner:** J'ajouterais, monsieur le ministre, qu'environ 1 million de dollars ont été apportés ici jusqu'à présent, soit depuis le 1<sup>er</sup> avril.

**M. McCleave:** Y a-t-il eu des réclamations?

**M. Jamieson:** Pas encore.

**M. Stoner:** Il n'y en a pas eu.

**M. Rose:** Corrigez-moi si je me trompais, mais dans le cas de l'*Arrow*, il en a coûté quelque 4 millions de dollars pour nettoyer la côte. Or, l'*Arrow* battait pavillon de courtoisie, du Liberia ou du Nicaragua, je ne sais plus très bien, de sorte que le propriétaire est demeuré introuvable et qu'on n'a pu attribuer la responsabilité. C'était le problème, n'est-ce pas?

**M. Jamieson:** C'est exact.

**M. Rose:** Avec la limite des eaux territoriales de 12 milles seulement que vous proposez, ne croyez-vous pas qu'il soit possible que des navires ne répondant pas aux normes canadiennes puissent être utilisés pour transporter du pétrole jusqu'à la limite des eaux canadiennes où il pourrait y avoir transbordement?

**M. Jamieson:** Ce n'est pas impossible, mais cela serait peu pratique. Il ne s'agit pas seulement de pomper le pétrole d'un navire à un autre. Il faut que les conditions s'y prêtent. On aurait sûrement beaucoup de mal à utiliser les grands navires citernes de cette façon. En fait, l'une des principales objections des armateurs à ce sujet, et les objections viennent surtout de l'industrie du pétrole, c'est justement le fait qu'il faut entrer dans les ports canadiens pour procéder au transbordement. On estime que les taxes sont trop élevées.

**M. Rose:** Comme nous parlons toujours de pétrole j'aimerais savoir si le Canada a quelque autorité pour ce qui est de la route TAPS qu'emprunteront les pétroliers?

**M. Jamieson:** Si les navires sont à destination d'un port à l'extérieur du Canada nous ne pouvons alors exercer que très peu de contrôle. J'aimerais avoir une opinion juridique pour savoir ce qui se passe lorsque les navires naviguent à l'intérieur de nos 12 milles. J'imagine que le droit de passage prévaudrait et qu'ils pourraient de fait naviguer dans les eaux sans avoir à se conformer au bill sur l'anti-pollution.

**M. Rose:** Lorsque les navires empruntent le détroit de Juan de Fuca pour arriver à Cherry Point ils ne sont pas dans nos eaux mais bien dans des eaux internationales ou américaines.

## [Texte]

**Mr. Jamieson:** If there is a line in a shorter distance than 12 miles between Canadian and foreign territory, then I would assume that if the vessel were on what I might describe as the Canadian side of that line, and were in those circumstances to be involved, then our normal Canada Shipping Act provisions would apply, as they do in parts of the Great Lakes and the seaway system. But I do not think that we would have the authority to impose a levy on an oil shipment that was not destined for a Canadian port.

**Mr. Rose:** The celebrated Dr. McTaggart-Cowan, who I believe was responsible for the report on the clean-up of the *Arrow* disaster, maintains that if this TAPS route goes through, and tankers, large ones, maybe 200,000 to 400,000 tons, begin to ply those waters, it is not a case of if there is an accident, but when. The record I think is 7 per cent right now. So of course this is of great interest to British Columbians of all political stripes. I was wondering what steps your department has undertaken to protect Canadians against the probable disaster.

**Mr. Jamieson:** I think the Secretary of State for External Affairs and the House unanimously have taken the initiative of indicating to the Americans that we consider this to be a hazardous route, and that from our point of view we believe that it ought not to be used. As someone who has had some experience in these matters, I wholeheartedly agree with that contention. What we can do beyond that in terms of international waters is a moot point, and a very difficult one to resolve.

**Mr. Rose:** But in fact we have no power.

**Mr. Jamieson:** In the terms you have mentioned, if you are talking about legal power, I would think that we have very little. But what I want to add—and I am not saying this in any sense of condoning the route, I am talking only in general terms—is that we are in close collaboration with the United States with regard to oil spills which occur in our common waters, or waters that are potentially common to both countries. From the clean-up side I think it can be said that there is a very high level of co-operation.

**Mr. Rose:** I am tantalized by this and I would like to go on, but I am conscious also of the time limitations imposed by a ruthless chairman.

**The Chairman:** I have not said a word yet.

**Mr. Rose:** Not yet, but I have seen you in the past.

Anyway, I have a last question on the same subject. Is there any possibility of Canada making representations to some international law body about this kind of thing, this kind of problem. It is relatively new. It is not new that oil comes into Vancouver. They have been coming into Burrard Inlet with tankers for 30 or 40 or 50 years, and to my knowledge there has never yet been a serious spill in those waters. But then the immensity of the contemplated vessel is nothing compared to the tubs that come in there now.

**Mr. Jamieson:** When you ask about an international body, there is a group under United Nations auspices called IMCO, and this was the group to which I made the representations in 1969. I believe that since 1969 the climate has changed considerably in our favour. In other words, there is more tendency now for the international community to agree on some form of international approach to this matter, but at the present moment, there has been no action that one could describe as being clear-

## [Interprétation]

**Mr. Jamieson:** Si l'on établit une distance plus courte que les 12 milles entre les eaux canadiennes et les eaux étrangères je suppose que si un navire était du côté de la «frontière» canadienne alors les dispositions régulières de la Loi sur la marine marchande du Canada s'appliqueraient de la même façon que dans les Grands Lacs et dans la voie maritime. Mais à mon avis nous n'aurions pas le droit d'imposer une taxe sur du pétrole qui n'est pas destinée à un port canadien.

**Mr. Rose:** Le docteur McTaggart-Cowan, d'illustre mémoire, qui est responsable du rapport sur le nettoyage du désastre de l'*Arrow* maintient que si cette route TAPS est établie et que des pétroliers de 200,000 à 400,000 tonnes empruntent ces eaux on peut s'attendre à un moment donné à avoir des accidents de l'ordre de 7 p. 100. C'est donc là un sujet de grand intérêt pour les habitants de la Colombie-Britannique de quelque couleur politique qu'ils soient. Je me demande quelle mesure le ministère a entrepris pour protéger les Canadiens d'un désastre possible.

**Mr. Jamieson:** Le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures et la Chambre ont pris unanimement l'initiative de dire aux Américains que nous estimons que cette route est dangereuse et qu'à notre avis on ne devrait pas l'utiliser. Comme j'ai pas mal d'expérience dans cette affaire je suis tout à fait d'accord avec cette déclaration. Ce qu'il est possible de faire du point de vue des eaux internationales est sujet à controverse et présente une difficulté difficile à résoudre.

**Mr. Rose:** Mais de fait nous n'avons aucune autorité dans ce domaine.

**Mr. Jamieson:** Si vous parlez d'autorité juridique en effet nous n'en avons que très peu. Mais j'aimerais ajouter—et je n'ai pas l'intention de plaider pour cette route mais de parler simplement en termes généraux—que nous sommes en collaboration étroite avec les États-Unis pour ce qui est des déversements de pétrole qui surviennent dans nos eaux communes ou dans les eaux qui sont pratiquement communes aux deux pays. Du point de vue du nettoyage on peut dire qu'il y a un niveau très élevé de collaboration.

**Mr. Rose:** Je trouve ce sujet des plus intéressants et j'aimerais le poursuivre mais je reconnais également les limites imposées par un président impitoyable.

**Le président:** Je n'ai pas encore dit quoi que ce soit.

**Mr. Rose:** Pas encore mais je vous connais de réputation.

De toute façon j'aimerais poser une dernière question à ce sujet. Est-il possible que le Canada fasse appel aux organismes juridiques internationaux au sujet de cette question qui est relativement nouvelle. Il n'est pas nouveau que les pétroliers déchargent leur cargaison à Vancouver. Depuis 30, 40 ou même 50 ans les pétroliers empruntent le *Burrard Inlet* et à ma connaissance il n'y a jamais eu de déversements graves dans ces eaux. À côté des énormes navires qu'on envisage maintenant, ceux d'aujourd'hui ressemblent à nos petites baignoires.

**Mr. Jamieson:** Vous parlez d'une organisation internationale et de fait il en existe une sous les auspices des Nations Unies qui s'appelle l'ONCI (Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime); c'est auprès d'elle que j'ai présenté mes instances en 1969. Depuis 1969 les opinions ont changé et sont maintenant considérablement en notre faveur. En d'autres termes, la communauté internationale tend à s'entendre sur une forme d'approche internationale du sujet. Mais à l'heure



[Text]

cut on the international scene. I think that we could and will continue to make our representations through IMCO on all of these and related matters.

• 1725

**Mr. Rose:** Turning to another topic, that of harbour boards, I was grateful to receive from you, on May 5, a release talking about six new port authorities that had been established. I approve, in general, the idea of more local control of ports throughout Canada, rather than control from a central point in Ottawa.

I have experienced a number of frustrations with the port authority whose jurisdiction includes part of my riding and I was intrigued with a particular paragraph in your May 5 release talking about the one at Prince Rupert which will represent "a broad cross-section of business, shipping and industrial labour sectors"—I do not happen to think that that is a broad cross-section of people interested in harbours, but that is another point—and the contrast between that which exists there and what I consider the narrow background of interests of those people who are the Fraser River Harbours Commissioners.

I wanted to ask you whether or not you anticipate in your future appointments—the federal ones, I think, are three in number—an effort to broaden the representation of river interests to include fishing, perhaps the bordering municipalities, perhaps the environmentalists, perhaps the recreational people or the logging people, because I have experienced numerous frustrations with that body which seems to meet *in camera*. Its meetings are not open to the public; its policies seem to be centralized into the Surrey-New Westminster area; and all the periphery in which my riding is included is allowed, I feel, to degenerate. So I am making the case while asking the question.

**Mr. Jamieson:** The distinction, of course, is that a port authority functions primarily in a port under the direction of the National Harbours Board. A harbour commission is a quite different creature from a port authority.

I think one of the difficulties, and I do not wish, obviously, to comment on the personnel of any particular commission, is in the list you yourself gave of how many interests you feel should be included; in other words, the actual size of the commission. If my memory serves me right, the Harbour Commissions Act establishes the number of people who can be on a commission.

It may very well be that there is merit in your suggestion that the number could be increased so that other interests could be included. I will be glad to take that under advisement.

**Mr. Rose:** I was not suggesting for a moment, Mr. Minister, that all these interests be represented at one particular time, but I think that there should be a rotation of the members of this commission so that other interests will have an opportunity to prevail.

For instance, if the fishermen have a particular problem, they must appear almost as supplicants before this commission because its meetings are not open to the public. To my knowledge no public minutes are kept and their financial and annual report really is not particularly revealing as to the sources of their income or where they are spending it.

The particular problem that is presented to me, as a representative of that riding, is that two miles from the borders of that jurisdiction, Public Works builds and maintains wharfage facilities for the use of the public: fishermen, recreationalists, boaters and all the rest of it;

[Interpretation]

actuelle, aucune action précise n'a été entreprise. Je crois que nous continuerons à faire des suggestions, par l'intermédiaire de l'ONCI, sur tous ces sujets.

**M. Rose:** Changeons de sujet et prenons celui des conseils des ports. J'ai été heureux de recevoir un communiqué, le 5 mai, selon lequel six nouveaux conseils avaient été créés. J'approuve, en général, l'idée d'un plus grand contrôle local des ports canadiens, plutôt qu'une autorité centrale à Ottawa.

J'ai éprouvé certaines difficultés avec l'administration portuaire dont la juridiction chevauche quelque peu ma circonscription. Un paragraphe de votre communiqué du 5 mai m'a intrigué: celui où vous disiez que celle du port de Prince Rupert «représentera une grande partie des secteurs du commerce, du transport de marchandises par mer et de la main-d'œuvre industrielle.»—je ne crois pas que ce soit une grande partie des gens dont l'intérêt est lié aux ports, mais c'est là une autre question contrastant avec ceux que je considère comme ayant bien peu d'intérêt: les commissaires des ports du fleuve Fraser.

Je voulais vous demander si, dans vos futurs postes, il y en a trois au fédéral je crois, vous prévoyez de faire un effort pour permettre une plus grande représentation de ceux que le fleuve fait vivre ou intéresse: les pêcheurs, les municipalités riveraines, les spécialistes de l'environnement, des loisirs, les bûcherons. Je vous demande cela parce que ce conseil, qui semble se réunir à huis clos, m'a fortement déçu à plusieurs reprises. Ses options semblent se concentrer sur le région de Surrey-New Westminster, et tout le secteur de ma circonscription, est voué au dépérissement.

**M. Jamieson:** Bien sûr, la distinction réside dans le fait qu'une administration portuaire travaille sous la direction du Conseil des ports nationaux. Une commission des ports est donc très différente d'une administration portuaire.

Sans vouloir critiquer aucun membre du personnel d'une commission en particulier, je crois que la difficulté réside dans la liste d'intérêts majeurs que vous avez vous-même donnée; En d'autres termes, l'importance même du personnel de la commission. Si je me souviens bien, la Loi sur les commissions des havres prévoit le nombre de personnes qui peuvent faire partie d'une commission.

Votre proposition d'augmentation du personnel des commissions afin de pouvoir couvrir d'autres secteurs d'intérêt, est bonne. Je serai heureux d'en tenir compte.

**M. Rose:** Je n'ai pas dit, monsieur le ministre, qu'il fallait que tous les secteurs d'intérêt soient représentés à un moment précis. J'ai dit qu'il devrait y avoir une rotation des membres de la commission afin que tous ces intérêts aient la chance d'être considérés.

Par exemple, si les pêcheurs ont un problème particulier, ils sont presque obligés de supplier la commission qui ne se réunit qu'à huis clos. A ma connaissance, il n'y a pas de compte rendu public et leurs rapports financiers et annuels ne précisent pas tellement leurs sources de revenu ni leurs dépenses.

Le problème particulier qui m'est soumis, en tant que représentant de cette circonscription, est qu'à deux milles des limites de ma circonscription, le ministère des travaux publics construit et entretient des quais à l'usage du public: pêcheurs, spécialistes de loisirs, amateurs de

## [Texte]

and yet, under the authority of the river commission, similar structures paid for by the public are allowed to rot, merely because the policy is one of centralization to serve the shipping and that particular area's industrial ambitions and aspirations.

Do I have time for one more question?

**An hon. Member:** You had quite some time for that first one.

**Mr. Rose:** I know, but he is the one who stalled me off.

**Mr. Jamieson:** I could not find the question in it.

**Mr. Rose:** Sorry.

• 1730

**Mr. Jamieson:** No. I would simply respond by saying that the Harbour Commission, as you know, is not exclusively responsible for all of the nominees. In the particular case to which you refer I am not sure just what the division is, but sometimes it is three out of five, the municipality the province, and so on, so we do not have a great deal of leeway in terms of appointees. However, I will be glad to look at the question and also to see that your comments are conveyed to the Commission.

**Mr. Rose:** They are aware of them, Mr. Minister.

**Mr. Jamieson:** I see.

**Mr. Rose:** I have one further question, and I do this only to expound in a public forum in relation to this particular problem. As you know, there has been considerable concern about pensions on railways. By way of contrast I will give you one example. A man who is 65 years of age retires in September of 1969 and under CP he is entitled to \$192 a month, under CN he is entitled to \$228, under the B.C. Railroad or Pacific Great Eastern he is entitled to \$228 and under the federal civil service Superannuation Act he is entitled to \$332. This applies to employees of Air Canada and other civil servants. I was hoping that the CN financing bill would come back so we could further discuss this, but I think our party's motives might have been anticipated. What can you as a minister do to allow at least parity with other Crown corporations and civil servants, at least for CN?

**Mr. Jamieson:** The only thing I can do under the act is to indicate, as I have done, to Canadian National that I hope they will be generous in their pensions plan. I have no authority, any more than I have in any other matters of corporate decision making, to tell them whether they are wise, unwise, right or wrong. Of course, this is in keeping with another philosophy, if you like, that has been expressed around here that Crown corporations should be independent and should function as private corporations.

Of course, there is one other avenue, and I do not mind saying that I am discussing it with the President of Canadian National at the present time, and that is that through the approval of the annual budget, the operating and capital budgets of the railways, we have a certain capacity to either approve or disapprove any additional expenditures they may wish to make for pensions or for anything else, so that that is the leverage—if that is the appropriate word—with regard to CN.

## [Interprétation]

bateaux et d'autres encore. Et, à cause du pouvoir de la commission du fleuve, des installations payées par le public, tombent en ruines, principalement à cause de la politique de centralisation qui favorise le transport de marchandises par mer et les aspirations industrielles de cette région.

Puis-je poser une autre question?

**Un député:** Vous avez déjà pris beaucoup de temps pour la première.

**M. Rose:** Mais c'est lui qui m'a fait perdre du temps.

**M. Jamieson:** J'avais mal compris votre question.

**M. Rose:** Désolé.

**M. Jamieson:** Non. Je vous répondrai tout simplement que le Conseil des ports n'est pas seul responsable de toutes les nominations. Dans le cas que vous mentionnez, je ne suis pas certain comment la répartition se fait, car parfois elle est de trois sur cinq, la municipalité, la province et ainsi de suite. Par conséquent, nous n'avons pas beaucoup de liberté pour les nominations. Toutefois, je serai heureux d'étudier cette question et de m'assurer que vos remarques sont transmises au Conseil.

**M. Rose:** Ils les connaissent déjà, monsieur le ministre.

**M. Jamieson:** Je vois.

**M. Rose:** J'ai une autre question et je la soulève que pour exposer publiquement ce problème particulier. Comme vous le savez, on s'est beaucoup inquiété des pensions pour les cheminots. Je vais vous donner un exemple. Un homme de 65 ans prend sa retraite en septembre 1969. Il a droit en vertu du régime du CP à \$192 par mois. Au CN il aurait droit à \$228; s'il faisait partie du *B.C. Railroad or Pacific Great Eastern*, il recevrait \$228 et conformément à la Loi concernant la pension de retraite des personnes employées dans le service public, il retirerait \$332. Cette loi s'applique aux employés d'Air Canada et aux autres fonctionnaires. J'espérais que le bill concernant le financement du CN reviendrait pour que nous puissions en discuter encore, mais je crois que les raisons du parti étaient connues. Que pouvez-vous faire, en tant que ministre, pour qu'il y ait parité avec les autres sociétés de la Couronne et les fonctionnaires, du moins pour le CN?

**M. Jamieson:** Tout ce que je peux faire, en vertu de la loi, c'est de le mentionner au CN, comme je l'ai déjà fait, et j'espère qu'ils seront généreux dans leur régime de pensions. Je n'ai pas d'autorité, comme je n'en ai pas non plus dans d'autres questions touchant les décisions des sociétés, pour leur dire qu'elles sont sages ou non, qu'elles ont raison ou non. Évidemment, cela rejoint une autre thèse exprimée ici que les sociétés de la Couronne devraient être indépendantes et fonctionner comme des sociétés privées.

Il y a aussi une autre façon, et je peux vous dire que j'en discute avec le président du Canadien National actuellement. Parce que nous approuvons le budget annuel, les budgets d'investissements et d'exploitation des chemins de fer, nous avons une certaine autorité pour approuver ou désapprouver toutes dépenses actuelles qu'ils désirent faire pour les pensions ou autres choses. C'est donc là un avantage, si je peux m'exprimer ainsi, dans nos rapports avec le CN.



[Text]

With regard to Canadian Pacific which, of course, is a private corporation and as such I have no real authority, or does Parliament or anyone else, unless it wished to enact it, to compel them to do anything . . .

**Mr. Rose:** If this breaks into a labour dispute . . .

**Mr. Jamieson:** . . . in these terms.

**Mr. Rose:** Excuse me, I did not mean to butt in on you.

**Mr. Jamieson:** When I said to compel them to do anything I meant in terms of pensions.

**Mr. Rose:** Right. I understand that. However, if this becomes a labour dispute, as it well may, and one of serious proportions, then Parliament is in it whether we like it or not. It seems to me that we should be looking toward opportunities for earlier retirement, in view of the young unemployed, for many of these people, and I think to give a return of 1.5 per cent when other corporations are giving 2 per cent is blatantly unfair, and a great deal of hostility is being generated on this point. I will leave it at that. Thank you for your indulgence.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Jamieson, in the statement which you made this morning you said that the new airport at Ste. Scholastique is on schedule and that the opening is still slated for 1975. I found that to be a welcome statement. However, I want to put to you some of the allegations that were made by the airlines when they met in the month of April. Allegations were made to the effect that the Ste. Scholastique airport was going to be delayed from a year up to two years, that the cost had escalated almost double and also that the engineering studies were not proper and that the airport was being built on swamp land. I wonder if you could comment on those three allegations and tell the Committee what the findings of your department are in respect of all of them; that is, the completion date, the costs and the allegation that the airport is being built on a swamp or that the engineering studies were improper.

• 1735

**Mr. Jamieson:** I have already as you have this morning mentioned that we are on target with it. We believe it will be available in 1975 as we have stated. On the costs, it is totally erroneous that they are out of line: there is no significant departure from the financial expenditure guidelines that were set down. The third is a technical question. The answer is that it is not built on swamp land, to use that expression, but I have asked Mr. Stoner to find out about that particular issue. I think he has a legal or technical statement in terms of the water table and so on that he can give you.

**Mr. Stoner:** I have a technical statement that I can provide you and other members of the Committee with, Mr. Allmand. The short answer is that the position, with respect to water tables, is precisely the same as Dorval and that we are no worse off at Ste. Scholastique than we are at Dorval. Therefore, if we are in trouble at Ste. Scholastique, we are in trouble at Dorval.

**Mr. Allmand:** The insinuation made in the press that the engineering studies were faulty and that something happened that we did not expect and so forth are wrong.

[Interpretation]

Quant au Canadien Pacifique, il s'agit d'une société privée et à cause de cela je n'ai aucune autorité, ni le Parlement, ni personne d'autre, à moins de promulguer une loi et de les contraindre à agir . . .

**M. Rose:** Il peut en résulter un différend syndical . . .

**M. Jamieson:** . . . conformément à ces conditions.

**M. Rose:** Je m'excuse, je ne voulais pas vous interrompre.

**M. Jamieson:** Lorsque j'ai parlé de les contraindre à faire quelque chose, je parlais en termes de pensions.

**M. Rose:** Oui. Je comprends. Toutefois, si cela dégénère en différend syndical, comme cela peut se produire, et que ça prend des proportions sérieuses, par conséquent le Parlement va s'en occuper que nous aimions cela ou non. A mon avis, nous devrions chercher des occasions de traite anticipée pour beaucoup de ces gens, à cause des jeunes qui sont en chômage. A mon avis, donner 1.5 p. 100 alors que d'autres sociétés en donnent 2 p. 100 est tout à fait injuste et crée beaucoup d'hostilité. Je m'arrête ici. Je vous remercie de votre indulgence.

**Le président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur Jamieson, dans l'exposé que vous avez fait ce matin, vous avez mentionné que pour le nouvel aéroport de Sainte-Scholastique, selon les prévisions, l'ouverture est toujours prévue pour 1975. Cette déclaration est la bienvenue. Toutefois, je voudrais vous dire quelles sont les affirmations des lignes aériennes qui se sont rencontrées au mois d'avril. Elles ont dit que l'aéroport de Sainte-Scholastique ne serait prêt qu'une année plus tard et peut-être même deux ans et que le coût était passé à près du double de celui prévu et que les études de construction n'étaient pas adéquates et que l'aéroport était construit sur des marécages. Pouvez-vous nous parler de ces trois allégations et nous dire ce que votre ministère a découvert à leur sujet; c'est-à-dire, la date de la fin des travaux, les coûts et s'il est vrai que l'aéroport est situé sur un terrain marécageux et que les études techniques ont été mal faites.

**M. Jamieson:** Comme je l'ai déjà dit ce matin, nous ne sommes pas en retard. Nous pensons que l'aéroport sera terminé en 1975. Pour ce qui est des coûts, il est absolument faux qu'ils soient excessifs: on ne s'est pas éloigné de façon sensible des lignes directrices établies. Le troisième point est une question d'ordre technique. L'aéroport n'est pas construit sur un terrain marécageux mais j'ai demandé à M. Stoner de vous apporter des précisions. Je crois qu'il dispose de documents juridiques et techniques à propos de la nappe aquifère qu'il peut vous les communiquer.

**M. Stoner:** Monsieur Allmand, je peux vous donner une déclaration d'ordre technique à vous et aux autres députés. En deux mots, en ce qui concerne les nappes aquifères, la situation est absolument identique à celle de Dorval, elle n'est pas pire à Ste-Scholastique qu'à Dorval. Par conséquent, si nous avons des ennuis à Ste-Scholastique, nous en avons également à Dorval.

**M. Allmand:** Il n'est pas exact, comme la presse l'a dit, que les études techniques aient été mal faites et que des ennuis imprévus soient survenus.

## [Texte]

**Mr. Stoner:** We are 2.5 feet above the 245 foot high-water-table height which is the April high-water-table height that is established. That 2.5-foot clearance is precisely what we have at Dorval, give or take, a few inches. We are not planning any underground construction; the parking which will be below the terminal will still be at ground level—and I think there is an inference that there would be underground construction—because the terminal is built up in the air.

**Mr. Allmand:** With respect to the costs, if I understand correctly, the original estimates were that the whole project was to cost \$400 million and the allegation was made that now the first phase alone will cost \$540 million. What are your comments on these allegations? What were the original estimates and the present estimates?

**Mr. Jamieson:** The total estimated cost: airport, \$196.5 million; operational land, \$15.5 million; adjacent land, \$84.5 million; for a total of \$296.5 million. I specify the items because, of course, what happens with regard to cost sharing on peripheral land development or access or anything of this kind is not included in these figures. The current total estimated cost is \$299.5 million, which is a variation of \$3 million only. We will have spent \$118.2 million to the end of 1971-72 and in the coming years, for 1972-73, \$60.6 million; \$62.3 million; and \$58.4 million into the final year, in short, the total estimated cost has not varied significantly, about \$3 million in the period since we began planning.

**Mr. Allmand:** Mr. Jamieson, did you receive a letter from the airlines slated to use the Ste. Scholastique airport setting out certain complaints? This would be in late April or the beginning of May. Among the complaints that they were supposed to have made is that their suggestions with respect to the construction of the airport were not being heeded. According to my information, they resolved at the meeting to tell the Canadian government that they would only continue to contribute to the planning if the government would either listen to their suggestions or prove them wrong. Many other items were to have been included in this letter. Did you get such a letter and what has been the reaction of the government to the complaints, if any, of the airlines?

• 1740

**Mr. Jamieson:** Yes, such a letter was received but I am not sure whether the contents were exactly as you have stated them but expressing some if not objections, then reservations, about the design, etc., of the airport. I replied to it within recent days. It may not even be in the hands of the people yet. However, I can say that I think any reference to their withdrawal from the planning is exaggerated and my understanding is that they are continuing to participate in the planning. I will ask Mr. Stoner to tell you why.

**Mr. Stoner:** Perhaps it might be useful to go very briefly into history. I think, Mr. Minister, it was about nine months ago that the airlines asked for a delay so that they could participate in further studies. This delay was granted and they participated in an exhaustive study with the Montreal team on the whole project and the whole outlay. Since that time there have been regular ongoing meetings to which they have been invited. Their views have been requested with respect to each and every feature. They have shown some reluctance to do anything that would

## [Interprétation]

**M. Stoner:** Nous sommes à 2.5 pieds au-dessus du niveau piezométrique supérieur qui est de 245 pieds en avril. Cela nous laisse une marge de 2.5 pieds qui correspond précisément à la marge de Dorval à quelques pouces près. Nous n'avons pas l'intention de faire des constructions souterraines, le parking qui se trouvera sous l'aérogare sera au niveau du sol puisque les édifices de l'aéroport sont surélevés, et je crois qu'on avait supposé qu'il y aurait des constructions souterraines.

**M. Allmand:** Pour ce qui est des coûts, si j'ai bien compris, à l'origine ils avaient été estimés à 400 millions de dollars et on a prétendu que maintenant la première phase coûterait 540 millions de dollars à elle seule. Que pensez-vous de ces allégations? Dans quelle mesure les estimations d'origine ont-elles été modifiées?

**M. Jamieson:** L'évaluation du coût total: aéroport, 196.5 millions de dollars; aménagement du terrain, 15.5 millions de dollars; terrain périphérique, 84.5 millions de dollars; ce qui représente un total de 296.5 millions. Je vous donne le détail parce que l'aménagement du terrain périphérique dont les coûts sont partagés ou l'aménagement de voies d'accès ne sont pas compris dans ces chiffres. À l'heure actuelle, les coûts totaux sont estimés à 299.5 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 3 millions seulement. À la fin de l'année de 1971-1972 nous aurons dépensé 118.2 millions de dollars; en 1972-1973, 60.6 millions de dollars; l'année suivante, 62.3 millions de dollars et enfin, la dernière année, 58.4 millions de dollars. Donc, le coût total estimé n'a pas varié sensiblement depuis l'établissement des plans, quelque 3 millions de dollars seulement.

**M. Allmand:** Monsieur Jamieson, les lignes aériennes qui utiliseront les installations de Ste-Scholastique vous ont-elles envoyé, à la fin d'avril ou au début de mai, une lettre où elles exprimaient leurs doléances? Il paraît qu'elles s'étaient plaintes, entre autres choses, de ce que l'on n'avait pas tenu compte de leurs suggestions au sujet de la construction de l'aéroport. Je crois savoir qu'elles avaient décidé lors de la réunion de dire au gouvernement canadien qu'elles ne continueraient à participer à la planification que si le gouvernement écoutait leurs suggestions ou leur prouvait qu'elles n'étaient pas réalisables. Cette lettre devait, de plus, contenir un grand nombre d'autres observations. Avez-vous reçu cette lettre et comment le gouvernement a-t-il accueilli ces plaintes?

**M. Jamieson:** Oui, nous avons reçu cette lettre mais je ne sais pas si elle contenait exactement ce que vous venez de dire; elle exprimait plutôt certaines objections, plutôt des réserves, à propos des plans de l'aéroport, etc. ... J'y ai répondu il y a quelques jours. La réponse n'est peut-être pas encore arrivée. Mais je crois qu'il est exagéré de dire que les compagnies aient parlé de retirer leur concours à la planification, je crois qu'elles y participent encore. M. Stoner va vous dire pourquoi.

**M. Stoner:** Il serait peut-être bon de revenir en arrière. Monsieur le ministre, je crois qu'il y a environ neuf mois, les lignes aériennes ont demandé un délai pour pouvoir participer aux études en cours. Ce délai fut accordé et elles ont participé à une étude très poussée de tout le projet et des mises de fonds en collaboration avec l'équipe de Montréal. Depuis, des réunions ont eu lieu à intervalles réguliers et elles y ont toujours été invitées. On a demandé leurs opinions sur tous les points. Elles ont hésité à s'engager, à verser des sommes au gouvernement canadien mais,



[Text]

involve obviously any payment to the Government of Canada but I think consultation has been going on, sir, at what we would consider to be an effective level. We have invited them to meetings. Those meetings I think are taking place regularly in fact, the representative of BOAC was in my office the other day and he said he would like to be dissociated with any stories that the airlines were making trouble or were unhappy about Ste. Scholastique.

**Mr. Jamieson:** I might add that as far as I am aware Air Canada, the prime user, and I presume ought to be our primary concern as the primer user, has been thoroughly in on all of the discussions as well and to my knowledge takes no strong objection. There will always be some dissatisfaction. This is the history or airports through the world, I do not know of any that the airlines say have really been designed to accommodate them and that they are totally happy with but I am satisfied that the airlines have had a reasonable input and that the decisions on designs have been taken either in accordance with their views or that we have gone as far as it is possible for us to go in the public interest in accommodating their views.

**Mr. Allmand:** Would you say at the present time that, generally speaking, the airlines are now satisfied with the consultation procedure between the government and themselves?

**Mr. Jamieson:** I do not think I could make that statement. They probably will never be wholly satisfied, as I said at the beginning, but certainly from our point of view, we remain willing to meet with them as often as they wish and to keep them advised and to co-operate with them in every way that we can.

**Mr. Allmand:** My next area of questioning relates to the STOL aircraft, Mr. Jamieson. If I understand correctly, the STOL service between Montreal and Ottawa was to commence operations in 1973, and in recent months we have heard stories to the effect that this would be delayed because of difficulties with respect to landing sites both in Montreal and in Ottawa. The original landing site in Montreal which was supposed to be at the Victoria parking lot near Expo, we heard was not suitable and that they were looking for another site but I understand in Ottawa there were difficulties, too. Could you comment on the present status of this service, the status of the landing sites both in Ottawa and in Montreal, and the allegations with respect to the noise problems from STOL aircraft.

**Mr. Jamieson:** Trying to take those in sequence, the difficulties with sites has been one of the major problems, but it has not retarded the development of the whole concept. I say that because, of course, we are not merely concerned here with finding two appropriate sites on which Short Takeoff and Landing aircraft can be utilized. We are concerned with the development of a total systems approach to STOL, that is, its own right of way, its own avionics, a total system, because this is the only way the trial service can really prove itself or disprove itself, one way or the other.

• 1745

On the matter of the sites themselves, the Victoria parking lot does create certain difficulties but they are not insuperable. They are concerned basically with the fact that that was made land, that is, fill, and the fill apparently is still—in a sense I suppose the proper word for it is fermenting, where it is still in a state of movement, and as a result in some areas there are certain natural gas emissions from it.

[Interpretation]

les consultations se poursuivent et elles donnent des résultats. Nous les avons invitées aux réunions. Ces réunions se tiennent régulièrement; en fait, le représentant de la BOAC est venu à mon bureau l'autre jour et il a dit souhaiter que le nom de sa compagnie soit dissocié des rumeurs voulant que les compagnies d'aviation ne soient pas satisfaites de Ste-Scholastique ou créent des ennuis.

**M. Jamieson:** La compagnie Air Canada, qui devrait nous préoccuper au premier chef puisque c'est elle qui utilisera le plus l'aéroport, a participé activement à tous les entretiens et, que je sache, n'a pas fait d'objection fondamentale. Il y aura toujours des mécontents. Aucun aéroport dans le monde n'y échappe, et je n'en connais aucun dont les compagnies d'aviation disent qu'il a été conçu pour les accommoder et dont elles soient totalement satisfaites, mais je pense que les lignes aériennes ont fait un apport raisonnable et que les décisions à propos des plans ont été conformes à leurs vues, ou tout au moins nous avons mis tout en œuvre pour les accommoder sans léser l'intérêt public.

**M. Allmand:** Pensez-vous qu'en règle général, à l'heure actuelle, les compagnies aériennes soient satisfaites des méthodes de consultation avec le gouvernement?

**M. Jamieson:** Je ne pourrais pas l'affirmer. Elles ne seront probablement jamais entièrement satisfaites mais, comme je l'ai dit au début, nous sommes disposés à les rencontrer aussi souvent qu'elles le désirent, à les renseigner, et à coopérer avec elles dans toutes la mesure du possible.

**M. Allmand:** Monsieur Jamieson, je voudrais parler des appareils ADAC à décollage et à atterrissage courts. Si j'ai bien compris, le service entre Montréal et Ottawa devait être inauguré en 1973 et nous avons entendu dire au cours des récents mois que l'entrée en service serait retardée à cause de difficultés que posent les terrains d'atterrissage de Montréal et d'Ottawa. À l'origine, le terrain de stationnement Victoria près de l'Expo à Montréal devait servir de terrain d'atterrissage; on nous a dit ensuite que cet emplacement ne convenait pas et que l'on était à la recherche d'un autre emplacement, mais je pense qu'il y a certaines difficultés à Ottawa également. Pouvez-vous dire où en sont les choses à propos des terrains d'atterrissage d'Ottawa et de Montréal et qu'en est-il du problème du bruit causé par les appareils ADAC (STOL)?

**M. Jamieson:** Procédons par ordre. Le choix d'un emplacement a constitué l'un des problèmes majeurs, mais n'a pas retardé le projet. Évidemment, le choix de deux emplacements correspondant aux exigences des appareils à atterrissage et à décollage courts n'est pas notre seule préoccupation. Nous voulons mettre au point tout un système s'appliquant aux avions à décollage et à atterrissage courts, y compris les droits de passage, les appareils de contrôle électronique propres, car c'est la seule manière de nous former une opinion sur cette expérience.

Il est vrai que le stationnement de Victoria crée, en raison de son emplacement, certaines difficultés, mais elles ne sont pas insurmontables. Le remblai bouge encore, je crois que l'on parle de fermentation qui entraîne, à certains endroits, des émissions de gaz.

**[Texte]**

The engineers are now satisfied that in so far as that problem is concerned it can be resolved, it can be settled. Therefore, in so far as we are concerned, the Victoria parking lot is quite suitable.

The Ottawa situation is somewhat different because first of all we believe that in order for a STOL experimental service to really prove itself, we have to achieve as closely as possible a downtown-downtown situation. In other words, the further away from the centre of things the airport is, the less attractive the service becomes. Therefore we have been looking at a number of sites in Ottawa. One of our problems is that because it is the National Capital Commission and various very large areas are reserved for other purposes and so on, it is not as easy to find a location here. So the checking out of various alternatives is still continuing.

In so far as Montreal is concerned, however, the prospect is that we could proceed with it in the current year and there would not then be, in my judgment, any untoward delay in introducing this service. What we will have to do within the next few months is finally to settle on a location here in Ottawa. That is what is giving us the difficulty.

On the noise problem, it really is not a problem at all in the strict sense of the word because we have in fact conducted tests of the type of aircraft that it is proposed to use on this service with very high frequency over certain regions. We did this without public announcement that we were doing it and there was no negative public reaction at all. In fact with the high, steep ascent rate and steep descent rate of the STOL aircraft, the noise area is very, very confined.

**Mr. Allmand:** The next area that I want to examine is the question of security at airports—security against theft and security against crackpots getting on airplanes.

In the past years there has been an increase in serious thefts at the airport and I think there was a proposal that you were going to increase the security against theft and there was even talk of expanding the National Harbours Board Police to work at airports as well as at harbours. I wonder if you could first of all comment on your operations to cut down on thefts at our airports in Canada and your plans to introduce some new type of policing operation.

**Mr. Jamieson:** Mr. Chairman, I think Mr. Allmand and members will appreciate the caution with which I approach this subject for obvious reasons. I will say that we have significantly stepped up our security measures at the major airports in this country. It is a quite expensive proposition. An airport embraces many thousands of acres, as you know. It is a very difficult area to police. You pretty well have to fence the whole thing, for instance, as one first step.

Secondly, without being critical at all, I think that what we have to do is to get considerably more co-operation from the airlines themselves, with particular reference to the theft problem to which you refer. In the great majority of these cases that are reported, you will have noted from the newspapers that it has been generally speaking within the private property of the airlines, if you like. In other words, there is a necessity for them to take greater security measures. That is the second point.

**[Interprétation]**

Les ingénieurs sont maintenant sûrs de pouvoir résoudre ce problème. Le stationnement «Victoria» sera donc tout à fait satisfaisant.

La situation est différente en ce qui concerne le service ADAC à Ottawa. Pour qu'il soit vraiment rentable, il faut que l'aéroport se trouve près du centre-ville. Autrement dit, plus il sera éloigné du cœur de la ville, moins le service sera attirant. Ils vont donc étudier plusieurs possibilités d'emplacement à Ottawa. Ce n'est pas facile à trouver parce que la Commission de la Capitale nationale a réservé plusieurs zones étendues à d'autres fins. Nous continuons donc notre recherche.

A Montréal nous avons la perspective de pouvoir commencer cette année-ci et nous pourrions offrir ce nouveau service. D'ici quelques mois, il nous faudra donc trouver un emplacement définitif pour Ottawa. C'est là notre problème.

Le bruit ne pose pas vraiment de problème, car nous avons fait des essais intensifs avec l'avion que nous allons utiliser pour ce service dans certaines régions. Nous n'avons pas publiquement annoncé ces essais et il n'y a eu aucune réaction négative de la part du public. Puisque le décollage et l'atterrissage sont très courts, le bruit ne se propage pas très loin.

**M. Allmand:** J'arrive à la question de la sécurité des aéroports, c'est-à-dire de la protection contre les voleurs et les pirates de l'air.

Depuis quelques années, le nombre de vols importants a augmenté et je crois que l'on a proposé d'accroître la protection contre le vol. On a même parlé d'étendre les pouvoirs de la police du Conseil des ports nationaux aux aéroports. Quelles mesures avez-vous prises pour réduire le nombre des vols commis dans nos aéroports? Quelles sont vos intentions en ce qui concerne les nouvelles méthodes de surveillance?

**M. Jamieson:** Monsieur le président, je pense que M. Allmand et les autres députés comprendront que j'aborde ce sujet avec une certaine prudence et ceci pour des raisons évidentes. Je peux vous dire que nous avons sensiblement renforcé nos mesures de sécurité dans les plus grands aéroports du pays. C'est une opération très coûteuse. Vous savez que l'aéroport s'étend sur des milliers d'acres. Il est difficile d'avoir le contrôle sur toute cette surface. D'abord, il faut poser une grille tout autour.

Ensuite, nous avons besoin d'une meilleure coopération de la part des compagnies aériennes, surtout pour réduire le nombre de vols. Les journaux vous ont peut-être appris que ces vols se produisaient généralement sur des appareils ou dans des endroits qui appartenaient à ces compagnies. Elles doivent donc prendre des mesures de sécurité plus sévères, c'est le deuxième point.



[Text]

• 1750

The third is that we are working with the international community because this is not a one-country problem and we are at the present moment or will be within a matter of days, consulting with countries which have significant experience with hijackings and illegal boardings to learn more from them as to what should be done. We have also introduced a great many more magnetometers at airports across the country, which are being used on a spot-check basis and we are having some problems with getting the airline personnel to make use of these in the manner that we feel is desirable.

These are the general outlines of what we are doing, but as a specific answer I think I can say to you that security arrangements are significantly better than they were six months or a year ago when this problem was not as acute as it has become in recent times.

**Mr. Allmand:** Could you tell us whether the rate of thefts are increasing in Canadian airports?

**Mr. Jamieson:** I think we could get those figures for you. My impression, off the top of my head, is that they may have increased slightly but that it is not anything significant. I do not think the theft side of the problem is the major acceleration of our concern, not that we are unconcerned about thefts. The fact is that it has been demonstrated in other countries at least that unauthorized personnel can in fact get aboard aircraft, this type of thing. This is the bigger of the two problems. The theft question, to which you referred, and on which I will simply repeat myself, is as much a problem for the airlines themselves carrying precious and semiprecious cargo as it is for the Ministry of Transport.

**Mr. Allmand:** I would be pleased if you could provide me with figures on thefts if you have them.

**Mr. Jamieson:** I think we could probably find these, if you are speaking of major thefts. Now I do not know what happens if some old lady loses her umbrella or . . .

**Mr. Allmand:** No, I am thinking of cargo thefts.

**Mr. Jamieson:** I understand, yes.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, I feel like calling it 6:00 p.m.

**The Chairman:** Would you rather wait until . . .

**Mr. Horner:** Nearly everybody has left, and it is eight minutes to; I would rather wait.

**The Chairman:** We will adjourn until 8:00 o'clock tonight.

## EVENING SITTING

• 2013

**The Chairman:** Gentlemen, when we adjourned at six o'clock I told Mr. Horner that he could be the first man to speak. Mr. Horner, you have the floor.

**Mr. Horner:** I would like to direct my first question to the Minister with regard to the proposed application of Part III of the National Transportation Act. I think the Minister made a statement somewhere some time ago that he hoped to have an agreement and to proceed with it by November.

[Interpretation]

En troisième lieu, il ne faut pas oublier que c'est un problème international. Dans quelques jours, nous allons avoir des consultations avec d'autres pays pour tirer profit de leur expérience quant à la piraterie aérienne et les passagers clandestins. Nous avons également augmenté le nombre des magnétomètres pour pouvoir faire des contrôles sur place à tous les aéroports du pays. Nous avons du mal à convaincre le personnel des lignes aériennes d'utiliser ces dispositifs que nous jugeons utiles.

Voilà un aperçu général de nos opérations, mais je peux vous assurer que les mesures de sécurité ont été sensiblement améliorées depuis six mois ou un an alors que ce problème ne se posait pas encore avec la même acuité.

**M. Allmand:** Pouvez-vous nous dire si le nombre des vols augmente dans les aéroports canadiens?

**M. Jamieson:** Je pense que nous pouvons vous fournir ces chiffres. Si je me souviens bien, je crois que leur nombre a légèrement augmenté, mais sans atteindre un taux alarmant. Je ne crois pas que c'est la question du vol qui nous préoccupe le plus. Cela ne veut pas dire que nous ne nous en inquiétons pas, mais d'abord vient le problème de l'abordage illégal des avions par des personnes non autorisées, ce dont nous avons vu des exemples à l'étranger. C'est le problème le plus important des deux. Je répète que le problème du vol est autant un problème pour le ministère des Transports que pour les compagnies aériennes qui transportent souvent de coûteuses marchandises.

**M. Allmand:** Je serais content si vous pouviez me fournir ces chiffres.

**M. Jamieson:** Je pense que je pourrais vous donner les chiffres sur les vols importants. Je sais que nous n'avons pas de détails sur ce qui se passe lorsqu'une dame âgée perd son parapluie ou—

**M. Allmand:** Non, je parle du vol de marchandises.

**M. Jamieson:** Je comprends.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur le président, j'ai bien envie de dire qu'il est six heures.

**Le président:** Voulez-vous attendre s'il vous plaît—

**M. Horner:** Pratiquement tout le monde est parti et il est six heures moins huit. J'attends donc.

**Le président:** Nous levons la séance jusqu'à 8 heures ce soir.

## SÉANCE DU SOIR

**Le président:** Messieurs, lorsque nous avons ajourné à six heures, j'ai dit à M. Horner qu'il serait le premier à parler. M. Horner, vous avez la parole.

**M. Horner:** J'aimerais d'abord interroger le Ministre au sujet de l'application proposée pour la troisième partie de la Loi nationale sur les transports. Il y a quelque temps, le Ministre a déclaré qu'il espérait obtenir un accord et le faire ratifier avant novembre.

[Texte]

Could the Minister give the Committee some idea as to what has happened in that regard?

**Mr. Jamieson:** The committee, consisting of federal-provincial representatives, that is of the provincial governments and the federal government, met as was agreed at the last federal-provincial conference, and produced a report about three weeks or a month ago. This report is now being studied from our point of view, and will be the subject of a further federal-provincial conference which I think we are obliged to call within six months of receipt of it, after they have had a chance to study it and we have. So sometime between now and the fall, the chances are that we would have such a meeting, at which I hope we can arrive at some resolution.

**Mr. Horner:** I understand this is a confidential report. It is not made public.

**Mr. Jamieson:** No, it is for internal discussion with a view to trying to find some way to bring the federal and provincial governments together. As you know, the hangup on getting Part III properly implemented has been some disagreement among the provinces themselves as to the degree to which they would like the federal government to intervene, and also the question of divided jurisdiction, that is, over trucking operations that are exclusively within a province as opposed to those across the provincial borders.

**Mr. Horner:** I understand that. Would you care to enlighten the Committee as to what the federal position is in that regard?

**Mr. Jamieson:** Yes. I think I could say that the federal position is that we would be quite prepared to do whatever we could to get unanimity or near unanimity. That is, with the provinces themselves agreeing. As you know, we are into this field as the result of a supreme court decision. From our point of view, if the provinces could agree upon any particular mode of implementation on which they were agreed, I do not think we would have very much of a problem agreeing with them. I think there is quite a bit of concern in some provinces about the jurisdictional role and quite a bit of difference between them as to how much they want to share that jurisdiction amongst themselves or how much of it they would want to give up to the federal government.

• 2015

Therefore, our position is very flexible and we put forward a number of proposals. We suggested a phasing-in arrangement at one point where we would, perhaps, simply try to embrace those movements which pass through five or more provinces. We then talked about bringing the international aspect under the federal jurisdiction but leaving the other outside for the time being. It is these things on which I find that the provinces are not in total agreement. May I say, by the way, the truckers are equally difficult in terms of getting a consensus amongst them as to how they would like this done.

**Mr. Horner:** In light of the Supreme Court case, do you think the federal government after an election and not before, if it took the bit in its teeth, could act on its own?

[Interprétation]

Monsieur le ministre, pourriez-vous dire au Comité où vous en êtes à ce sujet?

**M. Jamieson:** Le comité formé de représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, s'est réuni comme il avait été convenu à la dernière conférence fédérale-provinciale et a fourni son rapport il y a environ trois ou quatre semaines. Nous sommes en train de l'étudier, après quoi il fera l'objet d'une nouvelle conférence fédérale-provinciale qui doit être convoquée dans les six mois qui suivent la réception. Il y a donc des chances pour que nous tenions une réunion d'ici à l'automne et j'espère que nous pourrions arriver à une entente.

**M. Horner:** Je crois qu'il s'agit d'un rapport confidentiel; il n'est pas rendu public.

**M. Jamieson:** Non, c'est un rapport interne, destiné à tenter de trouver un moyen de rapprocher les gouvernements fédéral et provinciaux. Comme vous le savez, nous avons des difficultés à faire appliquer la troisième partie de la loi à cause d'un désaccord entre les provinces elles-mêmes. Celles-ci ne parviennent pas à décider du degré d'intervention fédérale qu'elles souhaitent, ni à s'entendre sur la question du partage de compétence, dans le domaine des transports routiers à l'intérieur d'une même province par rapport aux transports routiers inter-provinciaux.

**M. Horner:** Je comprends. Quelle est la position du gouvernement fédéral à ce sujet?

**M. Jamieson:** Nous sommes prêts à faire tout ce qui est en notre pouvoir pour arriver à une entente. Mais il faut pour cela que les provinces elles-mêmes se mettent d'accord. Vous savez que nous avons compétence dans ce domaine par suite d'une décision de la Cour suprême. A notre avis, si les provinces pouvaient tomber d'accord sur un mode d'application de la loi, je ne crois pas que nous aurions beaucoup de mal à ratifier leur décision. Je pense que plusieurs provinces se préoccupent de la question de compétence et qu'elles ont des avis divergents quant au degré de partage qu'elles sont prêtes à accepter entre elles et avec le gouvernement fédéral.

Notre position à cet égard est très souple et nous avons fait un certain nombre de propositions. Nous avons proposé des mesures d'application progressive, qui nous permettraient d'inclure tous les mouvements de transports effectués sur cinq provinces ou plus. Nous avons ensuite parlé de faire dépendre les transports internationaux de la juridiction fédérale. Les provinces ne se sont pas mises d'accord sur ces questions. Puis-je dire que les camionneurs ne peuvent pas se mettre d'accord non plus quant à la façon dont ils aimeraient que ceci soit fait.

**M. Horner:** Vu le cas de la Cour suprême, pensez-vous qu'après des élections, et non avant, le gouvernement fédéral pourrait agir de son propre gré s'il prenait le mors aux dents?



[Text]

**Mr. Jamieson:** That is the interpretation that we have been given by all the legal opinions and I think the provinces agree with that. However, it certainly would not be a course that we would want to follow. You know, it is not a bit that you take voluntarily in your teeth, let me put it that way.

**Mr. Horner:** That depends in my opinion on what you want to do and what is necessary in Canada to be done. To be quite frank with you, five or more provinces would not help the regions in Canada that the railways need the competition in. To be quite frank with you, with five provinces you might as well not move at all. It would help perhaps internationally; it would help clarify the situation between Canada and the United States. It would help the American truckers probably and American goods coming in by truck probably, but five provinces for the good of uniting Canada, you might as well not offend anybody by bringing that in.

**Mr. Jamieson:** For classification, is it your judgment that it has to be national or not at all; in other words that it has to go right across the country?

**Mr. Horner:** Yes, it is my judgment that part III, in order to bring about the whole National Transportation Act, as I see it, the theme of it is supposed to be competition. In areas that are completely land-locked such as the Prairies, the only competition the railroads have is by air and that is great for passenger travel but it is hardly good for bulk commodities or partial LCL freight or any other way and so the only other competition has to be the road.

You cannot have lowest possible trucking costs with a group of regional authorities. To my way of thinking—and you are from Newfoundland, you would well understand—it is like each province having tracks of a different gauge and you trying to connect them all. B.C. and Alberta have different load limits, different axle weights, different lengths between axles and so on and so forth. Then you move into Saskatchewan and it is entirely another ball of wax, particularly since the government has changed there—and I do not mind saying so. There is no NDP member here to take me up on that one. Oh, yes, John is here; I am sorry.

So certainly it has to be national. I would even go so far as to say there should be a national licensing authority for trucks moving goods—I am not saying the odd time, but trucks engaged in the business of interprovincial trucking—there should be a licensing authority at the federal level. I will put this in the form of a question: is this what you envisage? This is a possibility under Part III of the National Transportation Act.

**Mr. Jamieson:** I do not think there is any question about it. I think we have an obligation because of the Supreme Court case to do something very comparable to what you are talking about. My own personal view is that the more standardized we can make it across the country the better. Perhaps I can explain best by saying that it is really twofold. The Supreme Court judgment ruled that if a trucker had a single operation that was interprovincial, then all of that company's operations, even though the rest of them might be within a province, were also subject to federal jurisdiction. That is one side of the problem.

[Interpretation]

**M. Jamieson:** C'est l'interprétation que nous avons reçue de tous nos conseillers juridiques et je pense que les provinces l'acceptent. Tout de même, ce n'est pas le meilleur parti à prendre. Vous savez, une attitude de ce genre n'est généralement adoptée qu'à contre-cœur.

**M. Horner:** A mon avis, ceci dépend de ce que vous voulez faire et de ce qu'il faudrait faire. Franchement, adopter cette idée de cinq provinces ou plus n'aiderait pas les régions où il faudrait faire concurrence aux chemins de fer. A mon avis, vous pourriez aussi bien ne rien faire. Cette mesure aiderait peut-être sur le plan international et permettrait de clarifier la situation entre le Canada et les États-Unis. Elle aiderait probablement les camionneurs américains et favoriserait les importations de marchandises américaines dont ils se chargent, mais je ne crois pas, du point de vue de l'unité nationale, qu'elle vaille la peine que vous preniez le risque de vexer qui que ce soit.

**M. Jamieson:** Pour ma propre gouverne, pensez-vous que ceci doit être fait sur le plan national uniquement? En d'autres termes la partie III de la loi devrait-elle s'appliquer à toutes les provinces?

**M. Horner:** Oui, c'est nécessaire si l'on veut mettre en application la Loi nationale sur les transports et, à mon avis, le but de la partie 3 est de favoriser la concurrence. Dans les régions retirées telles que les Prairies, la seule concurrence pour les chemins de fer est le transport aérien, qui est très bien pour transporter des passagers mais n'est guère utile pour les marchandises en vrac ou le fret. Alors la route constitue la seule autre concurrence.

On ne peut pas avoir les frais de transport par camion les moins élevés avec un groupe d'autorités régionales. A mon avis, et vous êtes de Terre-Neuve, vous devriez comprendre, c'est comme si chaque province avait des voies ferrées de différente largeur et que vous essayiez de les connecter. La Colombie-Britannique et l'Alberta ont des limites de charge différentes, des poids d'essieux porteurs différents, des longueurs différentes entre les essieux porteurs, et ainsi de suite. Ensuite vous arrivez à la Saskatchewan où la situation n'est pas du tout pareille, surtout depuis qu'elle a changé de gouvernement, je n'ai pas peur de le dire. Il n'y a pas de député du NPD ici pour me contester. Oh, si, John est ici; je m'excuse.

Certes, ce doit être fait sur le plan national. Je dirais même qu'il devrait y avoir une autorité nationale pour accorder les permis aux camions transportant des marchandises, aux camions qui font des transports entre les provinces. Il devrait y avoir, au niveau fédéral, une autorité chargée de délivrer les permis. Je vais reformuler ma pensée en question: est-ce ce que vous prévoyez? La possibilité existe en vertu de la partie 3 de la Loi nationale des transports.

**M. Jamieson:** Je ne pense pas que cela fasse de doute. Étant donné la décision de la Cour suprême, je pense que nous avons la responsabilité de faire quelque chose comparable à ce que vous dites. A mon avis, la meilleure solution serait d'assurer une normalisation sur le plan national. Il y a deux aspects à ce problème. La Cour suprême a décidé que si un camionneur avait une seule activité inter-provinciale, toutes les activités de la compagnie, même si les autres se faisaient dans une seule province, relevaient de la compétence fédérale. C'est un aspect du problème.

[Texte]

• 2020

The second side, which was expressed in the West by the way, was a fear for the relatively small trucker, who maybe did have an operation that was confined, let us say, to two provinces or perhaps even to three, or indeed even from a province, let us say, into the Yukon or the North-west Territories. By the way, the suggestion was not ours on a five-province set-up. It came from one of the provinces.

I would agree with you that no question as to symmetry and tidiness and indeed in terms of rate regulations, that a single approach would be best. As you know, if we moved unilaterally without concurrence of the provinces, there is nothing of course to prevent their setting up what I would call companion organizations within each province which, to some extent at least, would make the life of the truckers even more difficult unless there were agreement on such things as a through bill of lading and that type of thing.

By the way, I have one other point that should be raised. Although the provinces have not been able to agree totally on the matter of licensing, there is a good deal more uniformity now with regard to axle loads and that sort of thing. It is not complete but it is improving.

**Mr. Horner:** I agree. Well I do not suppose there is much use pursuing the question any further. I would just make the quick comment that although I am from Western Canada I am still a centralist. It might well be that a province from Western Canada would argue particularly for that province, I would not.

**Mr. Jamieson:** Any assistance that anybody can give us to get this uniformity, I will welcome regardless of whether it comes from East or West, or central.

**Mr. Horner:** I would like to change the subject, and go into this users-pay concept a bit. Vancouver harbour has been under a great deal of soul searching, particularly this past winter and past early spring. In the answer to a question I filed on the order paper, I noted that expenditures at the Vancouver harbour have gone down sharply since 1968, but trade and traffic through that harbour has increased substantially to where, somebody told me out in Vancouver, and it might have a Board of Trade figure but I doubt it, now it handles I think 27 per cent of all cargo coming into and going out of Canada.

Could you give us an explanation why since 1968 expenditures on the Vancouver harbour have gone drastically down from a high in 1967 of \$17 million to \$6 million, \$6 million, and \$8 million?

**Mr. Jamieson:** The question could probably be answered more fully by a gentleman who I notice is present, Mr. Del Taylor, Chairman of the National Harbours Board. Would you be in a position to reply? Would you like to move to the table, Mr. Taylor?

In the interim, of course, these are government expenditure figures, they do not necessarily take into account private expenditures over the same period.

**Mr. Horner:** That is true, these are government expenditure figures, but still under the bravely announced users-pay concept it just does not figure, particularly when you compare it to the other ports.

[Interprétation]

Le deuxième, qu'on a soulevé dans l'Ouest, concernait les craintes éprouvées pour les petits camionneurs, qui n'ont des opérations que dans deux provinces, ou peut-être trois, ou peut-être même d'une province vers le Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest. Ce n'est pas nous qui avons proposé le système des cinq provinces, c'est une province qui l'a fait.

Je serais d'accord avec vous qu'en ce qui concerne la symétrie, l'ordre et le règlement des tarifs, une seule méthode serait la meilleure. Comme vous le savez, si nous procédons unilatéralement, sans l'appui des provinces, il n'y a rien qui les empêcherait d'établir des organismes analogues dans chaque province et, dans une certaine mesure, ceci rendrait la vie des camionneurs plus difficile, à moins qu'il y ait accord sur des choses telles que les connaissements directs, etc.

Il y a une autre remarque que j'aurais dû faire. Même si les provinces ne se sont pas mises d'accord sur la question de l'octroi des permis, il y a beaucoup plus de normalisation maintenant en ce qui concerne les charges sur les essieux porteurs et autres problèmes de ce genre. La situation n'est pas complètement réglée mais elle s'améliore.

**M. Horner:** Je suis d'accord. Je ne vois pas de raison pour poursuivre cette question. J'aimerais simplement dire qu'en dépit du fait que je viens de l'Ouest, je suis toujours en faveur d'un gouvernement central. Une province de l'Ouest pourrait bien ne défendre que sa propre cause, moi je ne le ferais pas.

**M. Jamieson:** J'apprécierais de l'aide de l'Est, de l'Ouest ou du centre du Canada, pour parvenir à cette uniformité.

**M. Horner:** J'aimerais changer de sujet et parler de cette idée que l'usager doit payer. Le port de Vancouver a été sujet à beaucoup d'études l'hiver dernier et au début du printemps. En réponse à une question que j'ai fait inscrire au feuillet, j'ai remarqué que les dépenses du port de Vancouver avaient diminué considérablement depuis 1968, mais que son commerce et son trafic avaient augmenté de façon marquée. Quelqu'un m'a dit que le port de Vancouver manutentionne 27 p. 100 de toutes les importations et exportations du pays. C'est peut-être un chiffre de la Chambre de commerce mais j'en doute.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi les dépenses effectuées au port de Vancouver ont diminué annuellement de juin 1967, passant de 17 millions de dollars à 6 millions de dollars, 6 millions de dollars et 8 millions de dollars?

**M. Jamieson:** La réponse pourrait vous être donnée par une personne qui est ici ce soir, M. Del Taylor, président du Conseil des ports nationaux. Êtes-vous en mesure de répondre? Voudriez-vous vous avancer au micro, monsieur Taylor?

Entretemps, ces chiffres représentent des dépenses du gouvernement mais ne tiennent pas nécessairement compte des dépenses privées qui ont été faites pendant cette même période.

**M. Horner:** C'est exact. Ce sont des chiffres qui représentent des dépenses gouvernementales mais, vu le concept du paiement par l'usager, que l'on a annoncé, je ne comprends pas les chiffres, surtout quand on fait la comparaison avec d'autres ports.



[Text]

**Mr. Jamieson:** Perhaps you would permit Mr. Taylor to try to answer.

**Mr. D. E. Taylor (Chairman, National Harbours Board):** As you said, Mr. Minister, the answer probably could be more fully presented in written form to Mr. Horner, but in principle what it amounts to is that about this period of time the National Harbours Board in Vancouver ceased operating some of the facilities in the port themselves as an operating agent. Much of this now relates to private operations and therefore, totally, income and expenses have materially changed during that period of time. The operation in the Port of Vancouver is much more that of the landlord at this point in time, sir.

• 2025

**Mr. Horner:** I never was particularly fond of landlords, but to get back to the Minister, explain to me why in a similar situation or a similar port—and maybe not a similar situation but Montreal, for example—government expenditures have continued to increase up to a high of \$20 million in 1971.

**Mr. Jamieson:** Again I would defer to Mr. Taylor, except that I think the answer is practically the same.

**Mr. Taylor:** It is the reverse answer, sir.

**Mr. Jamieson:** It is the reverse answer?

**Mr. Taylor:** Yes. We continue to operate the facilities there, sir. It is a different method of operation.

**Mr. Horner:** Vancouver have one containerization handling system, port, dock, whatever you want to call it. They want another. They are greatly afraid of losing trade to Seattle, which has something like seven or eleven containerization handling facilities. They feel they are losing trade to Seattle because of their incapability to handle the amount of freight coming in. If it is a complete reverse situation, it must have been a policy decision somewhere along the line that made that reversal. Let us question that policy decision. Do you believe it was the right thing for Vancouver, or do you believe it was the right thing for the federal government to save money on, one or the other? Why was it not done in Montreal, then?

**Mr. Jamieson:** I think the answer in part is that you are looking at two different ports, one of which primarily has been up to very recent times a bulk-loading port; that is, the emphasis in Vancouver has been bulk. The main emphasis in Montreal, while there has been some bulk, has been on general cargo and a much greater emphasis on containers in which of course the growth has occurred more on the East Coast than it has on the West.

As a matter of policy I understand that the National Harbours Board—and Mr. Taylor I expect can confirm this—has an expansion plan for Vancouver involving some \$30 million. This would involve the addition of extra container facilities and the like there, and certainly I would not be disposed to do anything other than to agree with such a plan if and when the National Harbours Board bring it forward, which I understand will be in a very short time now.

I think there has been a good deal of confusion with regard to the Port of Vancouver, particularly when one considers the amount of adjacent activity. For instance, earlier this afternoon another gentleman here was talking about New Westminster, and that is operated by a harbour commission outside. You would have to add the expenditures and the growth and the like in New Westminster and

[Interpretation]

**M. Jamieson:** Peut-être M. Taylor pourrait-il essayer de reprendre?

**M. D. E. Taylor (président du Conseil des ports nationaux):** Comme vous l'avez dit, monsieur le ministre, on pourrait fournir une réponse complète par écrit à M. Horner. En fait, à cette époque le Conseil des ports nationaux a cessé d'utiliser quelques-unes des installations du port de Vancouver. Ce sont maintenant des opérations privées et c'est pour cette raison que le revenu et les dépenses ont diminué considérablement pendant cette période de temps. Actuellement, le port de Vancouver agit plutôt en tant que propriétaire.

**M. Horner:** Je n'ai jamais été tellement porté pour les propriétaires, mais, pour en revenir au ministre, je me demande s'il pourrait m'expliquer, pourquoi, dans un cas relativement semblable, disons Montréal, les dépenses du gouvernement ont continué à augmenter jusqu'à un maximum de 20 millions de dollars en 1971.

**M. Jamieson:** Je vais une fois de plus appel à M. Taylor, mais essentiellement sa réponse devrait être la même.

**M. Taylor:** C'est l'inverse.

**M. Jamieson:** Que voulez-vous dire?

**M. Taylor:** Nous continuons d'utiliser les installations à cet endroit. C'est une façon de procéder différente.

**M. Horner:** Il y a déjà un système, un quai, si vous voulez, de chargement et de déchargement des conteneurs à Vancouver. On en veut un autre. On craint la concurrence de Seattle qui a sept ou onze fois plus d'installations de ce genre. A Vancouver, on manque d'installations pour le déchargement des navires. Si ailleurs, c'est l'inverse, il y a dû avoir une décision de politique à un stade quelconque pour qu'il en soit ainsi. Croyez-vous que c'était ce qui convenait pour Vancouver, que le gouvernement fédéral pouvait ainsi économiser de l'argent? Pourquoi n'en a-t-il pas été de même à Montréal?

**M. Jamieson:** Il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit de deux ports bien différents, dont l'un a été jusque récemment surtout un port de chargement de marchandises en vrac, je parle de celui de Vancouver, évidemment. A Montréal, on voit des marchandises en vrac, c'est certain, mais il y a toujours eu plus de cargaisons mixtes; voilà pourquoi on a tellement insisté sur les conteneurs. Il ne faut pas oublier, non plus, que ce nouveau mode de transport est apparu d'abord sur la côte Est.

Au niveau des politiques, je crois comprendre que la Commission des ports nationaux, et M. Taylor pourra vous le confirmer, a des projets d'expansion d'une valeur de quelque 30 millions de dollars pour Vancouver. Ces projets prévoient certainement des installations de conteneurs supplémentaires, et je suis certainement prêt à les accepter, dès que la Commission des ports nationaux voudra bien me les soumettre, ce qui ne devrait pas tarder maintenant.

Il existe certains malentendus au sujet du port de Vancouver, surtout en ce qui concerne l'activité qui s'y rattache. Par exemple, cet après-midi, quelqu'un me parlait de New Westminster qui a sa propre commission. Lorsqu'on parle des investissements et de l'expansion, il faudrait ajouter New Westminster et une partie de North Fraser et certainement Roberts Bank, pour avoir une idée exacte de

[Texte]

to some extent in the North Fraser to get the full picture, plus of course Roberts Bank, so that I do not think these two can be compared head on unless you add to those figures, let us say the Roberts Bank expenditures, which were of the order of \$10 million. Would it be in that neighbourhood now?

**Mr. Taylor:** Yes.

**Mr. Jamieson:** With the port authority in Vancouver and the fact that we now have a resident member of the board there, as well as a new chairman in Mr. Taylor, I think they have come up and realized that this revitalization is desirable and, as I say, they have my blessing in that endeavour.

**Mr. Horner:** I suppose I have registered my concern and disapproval of past actions and I do not suppose anything much more can be done.

I would like to question you briefly on the concept of the \$5 million for Prince Rupert. This is a very worthy project and so on and so forth. What disturbed me about the announcement is that tagged along with it came the statement that we would invite suggestions as to how to develop this port. To be quite honest with you, making a statement like that smacked of politics rather than concerned interest in the port.

I would not want to accuse you of that but I would like to know if the department has any specific plans to spend the \$5 million that is going to be allocated to that port.

• 2030

**Mr. Jamieson:** Yes, but so that I can cover the earlier comment, let me point out that the reason for that statement was that we had had, prior to that, two organizations in particular, McIntyre Porcupine Mines Limited plus one represented by a gentleman named Rorke, Maui Enterprises, both of which had, prior to the designation of Prince Rupert, indicated an interest in moving in there.

Rather than say that since it was going to become a NHB port they were excluded, or that any other entrepreneur was excluded, because NHB was moving in, I made it perfectly clear that these people would still be welcome if they were interested in coming in under NHB conditions, and so on. So that was the reason for that.

On the question of the \$5 million, basically my conception of that is that it would probably be used in the first instance, if it was deemed to be clearly necessary—in other words, if conditions proved it—probably to increase the bulk loading, and especially the grain handling facilities in Prince Rupert.

The reason I cannot be more specific, and you would probably know better than I, is that, at the moment, we do not know how much grain would actually move through there. But in other words, if there is a demand for more grain storage at Prince Rupert, then the funds have been allocated so that that grain storage can be provided.

Mr. Taylor has just recently been there and, again, I defer to him to give you a more specific answer as to where things stand at this moment. Mr. Taylor, would you take over, please?

[Interprétation]

la situation. Donc, vous voyez que la comparaison est assez difficile à faire, surtout si l'on tient compte du fait que les dépenses à Roberts Bank se sont élevées à près de 10 millions de dollars. C'est exact?

**M. Taylor:** Oui.

**M. Jamieson:** Avec la nouvelle administration du port de Vancouver, la présence d'une commission à titre permanent et la nomination du nouveau président, M. Taylor, je pense que l'idée fera son chemin et ce sera certainement avec mon accord le plus complet.

**M. Horner:** Je vous ai fait part de mes inquiétudes, je vous ai indiqué les points sur lesquels j'étais en désaccord; je ne puis faire davantage.

Il y a également la question des 5 millions de dollars destinés à Prince Rupert. C'est certainement un projet qui en vaut la peine, mais ce qui m'a le plus surpris, c'est que dans l'annonce du projet on invite justement les suggestions sur la façon de procéder pour améliorer les installations portuaires. Je ne vous cache pas qu'une telle façon de procéder me semble relever plus de préoccupations politiques que d'un intérêt véritable pour l'expansion du port.

Je ne vous accuse pas de vouloir faire de la politique, mais je voudrais savoir si le Ministère a des projets bien précis pour ainsi consacrer 5 millions de dollars au port de Prince Rupert.

**M. Jamieson:** Oui, mais pour en revenir au début, laissez-moi vous dire que j'ai fait ce commentaire parce que nous avions auparavant deux sociétés, *McIntyre-Porcupine Mines Limited* et *Maui Enterprises*, qui semblaient vouloir aller s'installer à Prince Rupert, avant qu'on ne le choisisse.

Plutôt que de les exclure de ce qui allait devenir un port du Conseil, nous les avons invitées, ainsi que toutes les autres entreprises intéressées, sous réserve qu'elles acceptent de se soumettre à nos conditions. Voilà l'explication.

Quant aux \$5 millions, je suis convaincu qu'on les emploierait, si cela s'avérait nécessaire, tout d'abord pour accroître les capacités de manutention en gros de Prince Rupert, spécialement en ce qui concerne les céréales.

Je ne peux pour l'instant être plus précis, car, comme vous le savez, nous ignorons quelles quantités de grains passeront par ce port. Cependant, s'il s'avère qu'il faut y développer les installations d'entreposage, ces fonds permettront de le faire.

M. Taylor y est allé récemment et il saura mieux répondre à vos questions sur la situation actuelle. Monsieur Taylor, voulez-vous prendre la parole s'il-vous-plait?



[Text]

**Mr. Taylor:** I think that covers it very well, Mr. Minister. We do again have a proposal to present to you respecting some preliminary views we have on the subject right now.

I also think that your comment was taken, by the people in that area, to indicate that you were accepting recommendations for the formation of a port authority that might contribute suggestions in itself, and I think you have some views on the presentation of a port authority there shortly.

**Mr. Jamieson:** I might add to that, for Mr. Horner's benefit, that when we started with this plan, there was also a very strong desire for a—I suppose I could call it—timber terminal or lumber products terminal based on the Bulkley Valley operation. This has since run into some financial difficulties, or some difficulties, in any event, and we are now advised that the people who have taken it over are probably not going to be interested as much in offshore markets as moving their products into western and central Canada. But that was also one of the reasons for the allocation of funds.

**Mr. Horner:** Well, I think that my worst fears were well-founded, particularly when you say we have to determine whether further grain handling storage facilities are clearly necessary; so the \$5 million is held up there as a shining star. I hope that it is used some day.

But to go on to another subject. With regard to the railway out of the coal industry in southern British Columbia and the proposed granting to a U.S.A. railway company—I think it is Burlington Northern or something like that.

**Mr. Jamieson:** Kootenay Elk?

**Mr. Horner:** Yes, Kootenay Elk.

Now, we have had a Supreme Court ruling which said that it is legally possible, I think, to build this connecting line. Do you not think that the government should make a statement, particularly after our expenditures on Roberts Bank and so on, that as far as it is concerned, the coal is moving "all-Canada"? This would clear the air and assure the workers on the railroads that their jobs are not in jeopardy, and so on and so forth.

**Mr. Jamieson:** I would call your attention to the fact that the case is not really resolved as yet.

**Mr. Horner:** It is before the CTC, is it?

**Mr. Jamieson:** It is before the CTC.

To give you the perspective as of this moment, at the same time that they went to the Supreme Court, they also filed an appeal with the CTC against the judgment. In a sense the Supreme Court gave them the right to reapply by saying that the judgment conclusions were on the wrong basis, the objections were on the wrong basis. So the Kootenay Elk people have not as yet made any move to indicate, and they have a time span in which to do this, whether they are proposing to reapply or whether they will rely on the appeal which they had put in simultaneously. Until that matter is resolved, I think it would be quite improper for me, except in a general way, to say anything relating to the case, which is for all practical purposes before the courts.

[Interpretation]

**M. Taylor:** Je crois, monsieur le Ministre, que vous avez à peu près tout dit. Il y a d'autres questions préliminaires, que nous aimerions vous soumettre à ce sujet.

Je crois également que votre déclaration indiquait aux gens de la région que vous acceptiez les recommandations quant à la création d'un organisme responsable de la gestion du port, organisme qui pourrait fournir ses propres suggestions; je pense de plus que vous ferez sous peu des propositions à ce sujet.

**M. Jamieson:** Je pourrais ajouter à cela, surtout pour M. Horner, qu'au début il avait aussi été question d'y établir des installations de réception du bois de construction, qui serviraient essentiellement à l'entreprise de Bulkley Valley. Ce projet s'est heurté à des difficultés financières, je crois, et l'on nous dit que les gens qui s'en occupent à l'heure actuelle seront plus intéressés par des expéditions vers le centre et l'ouest du Canada que vers l'étranger. C'est là une autre raison de l'allocation de ces fonds.

**M. Horner:** Je crois alors que mes pires craintes étaient bien fondées, particulièrement lorsque vous dites que l'on n'a pas encore décidé s'il sera nécessaire d'y créer d'autres installations d'entreposage du grain; il en résulte que ces \$5 millions ne servent pour l'instant à rien. J'espère qu'on s'en servira un jour!

Je voudrais passer à un autre sujet, concernant les chemins de fer des exploitations du charbon du sud de la Colombie Britannique et la proposition d'attribution d'une subvention à une compagnie de chemins de fer américaine—il s'agit, de crois, de Burlington Northern ou quelque chose comme cela.

**M. Jamieson:** Serait-ce Kootenay Elk?

**M. Horner:** Oui, c'est cela.

La Cour Suprême a décidé que la construction de cette ligne serait légalement possible. Ne croyez-vous pas que le gouvernement devrait faire une déclaration, surtout après les dépenses que nous avons faites à Roberts Bank et ailleurs, soulignant le fait qu'en ce qui le concerne, le charbon est destiné au «Canada tout entier»? Cela rassurerait ceux qui travaillent pour les chemins de fer au sujet de leur emploi et ainsi de suite.

**M. Jamieson:** Je tiens à souligner le fait qu'on n'a pas encore pris de décision.

**M. Horner:** Est-ce que la CCT ne s'en occupe pas présentement?

**M. Jamieson:** En effet.

Pour vous donner une idée, je vous dirai qu'en même temps qu'ils ont fait appel auprès de la Cour Suprême, ils en ont fait un auprès la CCT afin d'annuler le jugement. En un sens, la Cour Suprême les a autorisés à présenter une nouvelle demande en indiquant que le jugement se fondait sur de fausses considérations et que les objections ne pouvaient être retenues. Les gens de Kootenay Elk n'ont pas encore indiqué comment ils entendaient procéder—il ne faut pas perdre de vue qu'ils ont un certain délai pour le faire—ni s'ils entendaient soumettre une nouvelle demande ou attendre le résultat de l'appel qu'ils ont présenté en même temps. L'affaire est en suspens, les tribunaux en sont saisis; il ne m'appartient pas pour l'instant d'en parler, sauf d'une façon très vague.

[Texte]

• 2035

On the general principle though, as I have repeatedly stated, I agree with you that the maximum amount of tonnages out of Canada should travel on Canadian railways. I might remind you of something which I know you are fully aware of, and that is, of course, that there is no unanimity in the West on this question. I had during some of the difficult times of last winter requests and submissions that in fact routings over American trackage should be permitted and there was a good deal of "toing" and "froing" on that particular issue. However, I certainly agree as a fundamental principle that we should, in fact, do everything we can legally to keep Canadian cargoes on Canadian routes.

**Mr. Horner:** Just as another quick question, there was a great deal of trouble last winter moving grain through the Rockies. The Rockies are a pretty permanent fixture and so is the winter in this country, we get it every year. Has there been any thought or engineering studies of a revival of what they call the southern route?

**Mr. Jamieson:** Ashcroft to Lillooet?

**Mr. Horner:** Well, no that is another question which I have asked in the House from time to time. I mean the Kettle Valley route across the southern part of British Columbia. Has there been any thought to get that back into business. It might provide another route.

**Mr. Jamieson:** In an indirect way that relates to your questioning with regard to Prince Rupert and what we are going to do with Prince Rupert and another reason why it is pretty hard at this time, I think you will agree, to say where the movements are going to go.

The answer on your question is yes. We are taking a hard look and I have asked the railways, particularly the CNR, to see what the most logical possibilities are for eliminating that bottleneck in the Fraser Canyon. There are a number of complicating factors, one being the B.C. railroads and the necessity to get running rights back and forth between the two, at whatever point incidentally the crossing is made and that includes Prince Rupert as well at some stage. So the whole thing is part of a general examination which is being made, and which is being made I can assure you under a full head of steam as far as pressure from me is concerned. I did not mention Squamish, but that is in the picture as well, so to all of those questions, yes, the answer is that we are moving ahead on them.

**Mr. Horner:** I notice some uneasiness, Mr. Chairman, I will cease now thank you. Put my name down again for the next round.

**Mr. McGrath:** I wonder, Mr. Chairman, with your consent and the consent of the Committee if I could pass to Mr. Roberts who is anxious to get on and I can follow Mr. Roberts?

**The Chairman:** Mr. Roberts.

**Mr. Gilbert:** Mr. Chairman, this is what is known as fancy stick handling, because I am on the list and I am prior to Mr. Roberts and I can exercise my right to ask questions.

**Mr. McGrath:** That is quite true, Mr. Chairman, that is why I asked for the consent of the Committee.

[Interprétation]

De façon générale, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, je pense également que nos exportations devraient, le plus possible, être transportées par nos chemins de fer. Je vous signale cependant, et je sais que vous ne l'ignorez pas, qu'on est loin d'avoir fait l'unanimité sur ce sujet dans l'Ouest. Au cours des périodes assez difficiles que nous avons traversés l'hiver dernier, j'ai reçu des demandes de toutes parts pour que l'on détourne certains convois par les États-Unis. La question a créé tout un émoi à ce moment-là. Cependant, je suis d'accord avec vous qu'il faut s'efforcer, en règle générale, d'utiliser les moyens de transport et les itinéraires canadiens.

**M. Horner:** Une question assez brève. Vous savez toutes les difficultés rencontrées l'hiver dernier avec les convois de grains dans les Montagnes Rocheuses. Dans notre pays, nous devons toujours compter avec les Montagnes Rocheuses et avec l'hiver. Envisage-t-on de reprendre le fameux projet de la route Sud?

**M. Jamieson:** D'Ashcroft à Lillooet?

**M. Horner:** Non, c'est là une autre question, que je soulève de temps à autre à la Chambre. Je veux parler de l'itinéraire qui passerait par *Kettle Valley* dans le sud de la Colombie-Britannique. Y a-t-on songé? Ce serait peut-être une solution.

**M. Jamieson:** Le point que vous soulevez se rattache aux questions que vous avez posées plus tôt au sujet de Prince Rupert et de ce qu'on entend faire dans cette région. Vous conviendrez avec moi qu'il est assez difficile de dire pour l'instant comment on procédera.

La réponse à votre question est oui. Nous avons demandé aux chemins de fer, plus particulièrement au Canadien National, d'examiner toutes les possibilités qui s'offrent à eux pour éviter les embouteillages du *Fraser Canyon*. Il faut tenir compte d'un certain nombre de facteurs, y compris des chemins de fer de la Colombie-Britannique, ainsi que de la nécessité d'obtenir les droits de passage, ce qui affecte également Prince Rupert. Toute cette question fait donc l'objet d'une étude approfondie, menée à vive allure, je puis vous en assurer, sous mes consignes. Je n'ai pas parlé de Squamish, mais cette localité figure également dans nos plans. Je peux donc dire que, pour toutes ces questions, nous progressons réellement.

**M. Horner:** On commence à s'agiter, monsieur le président; je vais m'arrêter là. Voulez-vous, s'il vous plaît, inscrire mon nom pour un deuxième tour?

**M. McGrath:** Si vous le permettez, monsieur le président, je suis prêt à céder mon tour à M. Roberts, qui brûle de prendre la parole. J'attendrai qu'il ait terminé.

**Le président:** Monsieur Roberts.

**M. Gilbert:** C'est compter sans moi, monsieur le président, puisque, si je ne m'abuse, mon nom figure avant celui de M. Roberts sur la liste; en réalité c'est à moi de poser des questions.

**M. McGrath:** C'est exact; voilà pourquoi j'ai demandé la permission du Comité.



[Text]

**The Chairman:** All right, Mr. McGrath, I think we will follow our list, it will be better.

**Mr. McGrath:** Mr. Chairman, during the examination of the estimates of the Canadian Transport Commission, the Minister made a statement indicating that he had instructed or had requested the Canadian Transport Commission to hire an independent consultant to carry out a study of public transportation in Newfoundland. May I ask the Minister what progress has been made in this regard? Has the consultant been hired and is he now in a position to give us the name of the consultant and when he expects a report?

• 2040

**Mr. Jamieson:** The answer on the consultants is that they have not been hired as yet primarily because we have been working on adequate terms of reference in order to give them specific instructions on what they are to do. The CTC sent me the first draft of proposed terms of reference two weeks ago. My officials are working on it and we should have it, I would think, within a week. These have been discussed with the CTC, so I think you could reasonably expect that within the month of June the consultants will be appointed. I will be glad to advise you at that time who they are.

**Mr. McGrath:** I presume that a statement will be made at that time. Could the Minister give us some idea of how long the study will take and if the study will not only take into account summer travelling conditions within the province but also winter travelling conditions which, as he well knows, differ quite substantially.

**Mr. Jamieson:** Yes. It will run the gamut and, as I said, I will be glad to make the terms of reference available. It will essentially, as the first phase, examine the current condition of the roadbed. With regard to the estimate of costs of upgrading, eliminating curves and many other matters that he and I are both familiar with, that will be done as quickly as possible, and it probably will not take too long in view of the fact that I would expect the railway already has a good deal of the information available. I wanted independent consultants to ensure that the thing was done entirely objectively. When that information is available they will move on to Phase 2. By the way, they are not necessarily in sequence. In part they may be going on simultaneously in order to look at the alternatives, namely, the bus service, the condition of the highway and also, of course, to take into account both summer and winter conditions, as you mentioned. Those things will definitely be in.

**Mr. McGrath:** Fine. May I go on, then, to ask the Minister what is happening on the service between Newfoundland and Nova Scotia. What progress has been made with respect to replacement of the *Patrick Morris*? What has the experience been on the new system that operates on a non-reservation basis?

**Mr. Jamieson:** Very briefly, the *Patrick Morris* replacement has been a troublesome problem for us. As you know, we were not able to get a rail car ferry replacement at the time the *Patrick Morris* sank, so we moved quickly and brought in the *Stenacarrrier*, which is a roll-on/roll-off type for tractor trailers but, of course, this cuts down on the rail car-carrying capacity on the Gulf and thus is something of an impediment.

[Interpretation]

**Le président:** Il serait peut-être préférable de s'en tenir à l'ordre établi, monsieur McGrath.

**M. McGrath:** Au cours de l'examen du budget de la Commission canadienne des transports, le ministre a déclaré qu'il avait demandé à la Commission de retenir les services d'un conseil indépendant pour procéder à une étude sur les transports publics à Terre-Neuve. Puis-je demander au ministre quels progrès ont été réalisés à ce sujet? L'expert-conseil a-t-il été engagé? Le ministre peut-il maintenant nous dire son nom et la date à laquelle il peut recevoir le rapport?

**M. Jamieson:** Les experts-conseils n'ont pas encore été engagés, car nous désirons leur attribuer un mandat précis, afin de leur donner des instructions précises. La CCT m'a fait parvenir un premier projet du mandat proposé, il y a deux semaines. Mes hauts fonctionnaires l'examinent actuellement et nous devrions pouvoir l'obtenir d'ici une semaine. Nous en avons parlé avec la CCT et il est probable qu'au cours du mois de juin les experts-conseils seront nommés. Je serais heureux de vous dire à ce moment-là qui ils sont.

**M. McGrath:** Je suppose qu'il y aura une déclaration. Le ministre pourrait-il nous dire si cette étude prendra longtemps et si elle tiendra compte, non seulement des conditions de transport l'été dans les provinces, mais également des conditions d'hiver qui, comme il le sait très bien, sont très différentes.

**M. Jamieson:** Oui. Cette étude sera globale et, je le répète, je serais heureux de vous faire connaître le mandat. Dans un premier stade, il s'agira essentiellement d'examiner les conditions actuelles des soubassements de la route. Pour ce qui est des prévisions des coûts de relèvement, de suppression des courbes et de bien d'autres choses que lui et moi connaissons très bien, ça sera fait aussitôt que possible. Je ne crois pas que ça prenne beaucoup de temps car je crois que les chemins de fer ont déjà beaucoup des renseignements nécessaires. Je voulais employer des experts-conseils indépendants afin d'assurer la totale objectivité de l'étude. Lorsque nous en obtiendrons les résultats, nous passerons ensuite à la phase 2. A propos, elles ne sont pas nécessairement dans l'ordre. Elles pourront se faire en partie de façon simultanée, pour que l'on puisse considérer les choix, c'est-à-dire les services d'autobus, l'état de l'autoroute et également les différences de conditions l'été et l'hiver, comme vous les avez mentionnées. Ces points seront définitivement étudiés.

**M. McGrath:** Très bien. Puis je demander au ministre, maintenant, ce qu'il en est du service entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse. Des progrès ont-ils été réalisés pour le remplacement du *Patrick Morris*? Quels sont les premiers résultats du nouveau système sans réservation?

**M. Jamieson:** Brièvement, le remplacement du *Patrick Morris* nous a causé bien des ennuis. Comme vous le savez, nous n'avons pu obtenir de ferry de remplacement après le naufrage du *Patrick Morris* et nous avons utilisé un transbordeur de tracteurs de camions de type «roll-on/roll-off», ce qui a évidemment réduit le transport des trains sur le Golfe et nous cause des problèmes.

## [Texte]

We have now decided to go ahead with a design and this design will involve both rail and roll-on/roll-off. In other words, the vessel will be adaptable for either, so in the event there is a backlog of tractor trailers but not of rail cars, the decks are such they can be made flush and we can use them for either. The original design concept, as I indicated this morning in my presentation, is almost completed; that is, the work of getting it conceptualized. In recent weeks, and I have no late report on this, we have been conducting a search based on some knowledge we were given that a rail carferry might now well be available on a charter basis. I am not sure if the Deputy has any late word on whether that research proved to be successful or not.

**Mr. Stoner:** I do not think we have turned up anything yet.

**Mr. D. F. Knapp (Director, Marine and Ferry Branch Department of Transport):** May I speak to that, sir?

**Mr. Jamieson:** Please.

**Mr. Knapp:** We have had some discussions with the Stena A.B. People in Sweden. They have a vessel currently under construction and we have discussed with them the possibility of having this vessel put into such a condition that it would carry North American rail cars and have a capacity that would be sufficient to take care of what is required on the Gulf. There was a number of things that were not in the original design of the vessel, because it was not being designed for us, that had to be looked at. They have now been appraised of the things that we require in this regard, have taken it back and have promised to come back within the next two or three weeks to tell us whether it is possible to put the vessel in condition to carry North American rail cars and have it available to us on a charter basis.

• 2045

**Mr. McGrath:** When would you anticipate this ship would be available?

**Mr. Knapp:** It is going to be available around February or March of next year.

**Mr. McGrath:** Will she have passenger accommodation?

**Mr. Knapp:** No, it will not have.

**Mr. Jamieson:** On that point, I think we have come to the conclusion that because of the peaks and valleys in the Gulf service, that is the huge increase during July and August, it is more desirable to have a ship of the rail-car type that has a rapid turn around and is designed exclusively for that service along with the *Frederick Carter* and to approach the passenger accommodation from a different point of view.

In a new vessel design this is one thing that is not resolved totally as yet. There is the possibility that we could have some passenger accommodation which it would be possible to close off during the non-peak season but open it up during the peak season.

**Mr. McGrath:** I would then go on to ask the Minister if he can tell us what has been the experience thus far on the so-called East Coast ferry operating between Argentina and North Sydney since the rates have been reduced and since the service has been quite actively promoted by the CNR.

## [Interprétation]

Nous avons donc décidé d'aller de l'avant avec un nouveau système, destiné à assurer le transport des trains ainsi que des camions de type «roll-on/roll-off». En d'autres mots, le navire pourrait être adapté et s'il y a une accumulation de tracteurs-remorques et non pas de wagons, les ponts pourraient être transformés pour accommoder les uns ou les autres. Ce système original, comme je vous l'ai mentionné ce matin, est presque au point, du moins sur le papier. Au cours des dernières semaines, et ces renseignements n'ont pas été récemment contrôlés, nous avons fait des recherches sur la possibilité de nolisier un transbordeur pour wagons, mais je ne sais pas si mon sous-ministre a des nouvelles à ce sujet.

**M. Stoner:** Nous n'avons rien de nouveau.

**M. D. F. Knapp (Directeur de la marine et des transbordeurs):** Puis-je répondre à cette question, monsieur?

**M. Jamieson:** S'il vous plaît.

**M. Knapp:** Nous avons eu certaines discussions avec les gens de la *Stena* en Suède. Ils sont en train de construire un navire et nous en avons parlé avec eux de la possibilité de le transformer pour qu'il puisse transporter des wagons nord-américains en nombre suffisant pour répondre aux besoins qui existent sur le Golfe. Beaucoup de caractéristiques spéciales ne figuraient pas sur les plans d'origine, car le navire ne nous était pas destiné, et ont dû être examinées. Ils ont à présent une idée de la nature de nos désirs en ce domaine, ont repris le navire en nous promettant de revenir d'ici 2 à 3 semaines pour nous dire s'il est possible de le reconditionner afin de transporter les wagons nord-américains et de le tenir à notre disposition sous forme nolisée.

**M. McGrath:** Quand pensez-vous que le navire sera disponible?

**M. Knapp:** Il le sera d'ici février ou mars prochain.

**M. McGrath:** Pourra-t-il transporter des passagers?

**M. Knapp:** Non, il ne le pourra pas.

**M. Jamieson:** A ce sujet, je pense que nous sommes arrivés à la conclusion qu'en raison des hauts et des bas dans le service du golf, à savoir l'augmentation importante de juillet et août, il est préférable d'avoir un bateau destiné au transport des wagons, dont la rotation est rapide, et destiné exclusivement à ce service avec le *Frederick Carter*, pour essayer de régler différemment la question des passagers.

Cette question n'a pas été encore entièrement résolue, dans la conception du nouveau navire. Il devrait être possible d'avoir un compartiment de passagers que l'on pourrait fermer pendant les saisons creuses et ouvrir pendant les saisons pleines.

**M. McGrath:** Je vais poursuivre et demander au ministre s'il peut nous dire où en est l'expérience du soi-disant transbordeur de la Côte Est, fonctionnant entre Argentina et North Sydney, depuis la réduction des tarifs et depuis que le CN a activement accru ses services.



[Text]

**Mr. Jamieson:** It has gone extremely well. The increase has been steady each year and indeed the figures are probably available somewhere, if not in the room I can get them for you, and we propose to extend the season this year starting somewhat earlier than previously and perhaps continuing it a little longer. We have also reworked the schedule for the coming summer so that the Ambrose Shea will be able to make an extra Sydney/Port-aux-Basques run on the weekends which will give us an extra capacity of 110 cars on the Gulf.

The question is still open as to whether or not there should be an all-year-round ferry service between Argentina and Nova Scotia. If we could get an adaptation of the ship, so that it would not necessarily be as large as the Ambrose Shea but one of the others and put it on that run, although much will depend upon the Stena carrier replacement that Mr. Knapp mentioned a few moments ago, we are ultimately aiming for a year-round service. Part of the analysis that we have been undertaking has been under way now in sequence for about three years. As you know we had a study on the coastal boat service on the South Coast of Labrador; by the way, the one for the Northeast Coast, I believe, is going to be announced tomorrow. There is the matter and the possibility of a ferry stop somewhere on the Burin Peninsula with the pavement completed to the peninsula and five fish plants located within a matter of 25 or 30 miles of each other. We are now looking at the logic of perhaps having a stop there as well as at Argentina.

**Mr. McGrath:** Has the Minister or the department given any consideration or taken a long, hard look at the rates that are charged on the Argentina-Sydney run for truck traffic? The charge has been made from time to time that the rates are prohibitive and designed to keep out what could ostensibly be classed as competition to the CNR.

**Mr. Jamieson:** Of course, we did do something about truck rates generally to Newfoundland and to Prince Edward Island by introducing a 25 per cent reduction in 1971. I have not had representations from the trucking industry since.

**Mr. McGrath:** You have had no representations regarding the East Coast.

**Mr. Jamieson:** Not to my knowledge. They certainly have not been made to me personally except to say that they were pleased with the reduction that we had already put into the service. My understanding is that the truckers prefer the shorter water haul on the grounds that their turnaround time is better and that they can cover destinations all across the province rather than just the east coast.

• 2050

**Mr. McGrath:** Could I now move to an area which is very close to both the Minister and I, namely, St. John's airport? The Minister had a press conference in Gander recently regarding the TOPS Program, which I understand is going very well. Also, prior to that press conference in St. John's, the regional director, I think, indicated in somewhat uncertain terms that St. John's airport could not expect any change in its present designation for at least 10 years. Without in any way disputing the right of Gander to all of the attention it is getting, and indeed deserves to get, because aviation is very important to central Newfoundland and Gander is and will continue to be in my opinion an important airport, I am just wondering whether the Minister is not overlooking the importance of St. John's in

[Interpretation]

**M. Jamieson:** L'expérience est concluante. L'augmentation est constante chaque année et, en fait, je peux vous donner les chiffres, sinon maintenant, du moins plus tard; nous nous proposons d'étendre la saison de cette année en commençant plus tôt et terminant plus tard. Nous avons également remodelé les horaires de service pour l'été à venir, de sorte que l'*Ambrose Shea* pourra faire une traversée supplémentaire entre Sydney et Port-aux-Basques en fins de semaines, nous permettant ainsi d'accroître la capacité sur le golf de 110 wagons.

La question se pose toujours de savoir s'il devrait on non y avoir un service de douze mois entre Argentina et la Nouvelle-Écosse. Si nous pouvions adapter le bateau, de sorte qu'il ne soit pas nécessaire de lui donner la taille de l'*Ambrose Shea* mais de l'un des autres, afin de l'affecter à ce service, encore que cela dépende beaucoup du remplacement du *Stena carrier* dont parlait M. Knapp il y a un instant, nous pourrions assurer un service de douze mois. Une partie de l'analyse que nous entreprenons est en cours depuis environ trois ans. Comme vous le savez, nous avons fait une étude sur le service maritime côtier de la côte Sud du Labrador; en passant, je crois que demain on annoncera celui de la Côte Nord-Est. Il est question d'une escale possible dans la péninsule Burin, maintenant que la route vers la péninsule est terminée et que cinq usines de poisson se trouvent à environ 25 ou 30 miles l'une de l'autre. Nous étudions à présent le bien-fondé d'une escale en cet endroit, comme à Argentina.

**M. McGrath:** Est-ce que le ministre ou le ministère ont sérieusement étudié les tarifs demandés aux camionneurs pour la traversée à Argentina-Sydney? On dit de temps en temps qu'ils sont prohibitifs et visent à écarter les concurrents éventuels du CN.

**M. Jamieson:** Bien sûr, nous avons amélioré les tarifs demandés aux camionneurs vers Terre-Neuve et l'Île du Prince Édouard en introduisant une réduction de 25 p. 100 en 1971. L'industrie du camionnage ne m'a pas fait, depuis, d'autre demande.

**M. McGrath:** Elle n'a entrepris aucune démarche au sujet de la Côte Est.

**M. Jamieson:** Pas à ma connaissance. Naturellement, elle ne m'a pas contacté personnellement, sinon pour me faire part de sa satisfaction au sujet de la réduction que nous avions déjà introduite dans ces services. Je crois comprendre que les camionneurs préfèrent des trajets plus courts sur l'eau, étant donné que cela réduirait la durée de leurs voyages aller-retour et qu'ils pourraient ainsi couvrir toute la province plutôt que la côte Est seulement.

**M. McGrath:** J'aimerais maintenant passer à un sujet qui intéresse autant le ministre que moi-même, c'est-à-dire l'aéroport de St-Jean? Le ministre a tenu une conférence de presse à Gander, tout récemment, au sujet du programme TOTF, qui semble bien fonctionner. Avant cette conférence de presse de St-Jean, le directeur régional avait dit bien clairement que l'aéroport ne verrait aucun changement d'ici au moins 10 ans. Sans vouloir contester le fait que Gander a droit à toute l'attention qu'il reçoit, et qu'il mérite, parce que l'aviation est très importante pour le centre de Terre-Neuve et que Gander est et restera, à mon avis, un aéroport important, je me demande si le ministre ne néglige pas l'importance de St-Jean en ce qui concerne le trafic international qui part de Gander, car 75

## [Texte]

terms of the international traffic that is generated out of Gander whereby 75 per cent of that traffic originates in St. John's or the St. John's area and at the present time has to travel an extra 200 miles to Gander, a considerable inconvenience, or indeed in some cases to Montreal in order to get overseas flights. Specifically I am asking: has the door been closed on the idea of having the two Air Canada transatlantic flights originating or stopping in St. John's, either eastward or westward or both?

**Mr. Jamieson:** No, the door certainly has not been closed on it. The difficulties I suspect you know are partly on our side and partly on Air Canada's in terms of what we would have to do to accommodate two flights, or three or even a dozen for that matter a week or whatever the minimum number is. Of course if you are going to have these flights originate and terminate in St. John's it requires customs and immigration, etc., the whole range of overseas services to be provided at that point; therefore, there is a volume below which, in a sense, it is not very practical because you have a lot of people presumably not fully occupied. That is one of the difficulties.

The second is the plans that Air Canada has for the introduction of wide bodied aircraft and the effect that these will have on terminal design and related facilities. I sought information within the last 10 days or 2 weeks and will again raise the matter with Air Canada of an interim measure. There are two things which it seems to me are possible of resolution, one is the additional fare required of a passenger who has unnecessarily, if you like, to go to Gander; the second is some sort of better connection. It seems rather idiotic, I must confess, to come across the Atlantic in four hours and then have to sit in Gander for another six or seven in order to get into St. John's. I have asked for some information on whether or not there could be a connecting flight to the overseas flight and just exactly how the fare is computed. I received an answer on the second that the fare for the combined Gander-overseas plus de St. John's leg fare is the same as from Halifax. So in other words they have tried to make the two equal. I have also suggested to Eastern Provincial Airways (EPA) that it might be worth their while to take a look at a connecting flight and this matter is certainly under active consideration.

As far as Air Canada is concerned there has been so much comment back and forth on this that quite honestly I am not sure at the moment if Air Canada have ever specifically asked that these flights go to St. John's rather than Gander, I do not know. There has been no specific request that we are aware of that the flights should go to St. John's rather than Gander.

• 2055

**Mr. McGrath:** I understand one of the difficulties of providing connecting flights is the fact that there are only two flights a week and it would be almost impossible for the regional carrier to adjust his schedule to make adequate connections with the Gander flights.

**Mr. Jamieson:** I discussed that and got the same answer you did. I immediately asked the other question, why could not the two overseas flights adjust to the regular

## [Interprétation]

p. 100 de ce trafic provient de St-Jean ou de la région de St-Jean et pour le moment il faut parcourir 200 milles de plus pour aller à Gander, ce qui est un inconvénient considérable; dans certains cas même il faut aller à Montréal pour pouvoir prendre un vol outre-mer. Je demande plus précisément si l'on a éliminé toute possibilité de faire partir de St-Jean deux vols transatlantiques d'Air Canada ou de les y faire arrêter au retour, c'est-à-dire en direction de l'est ou de l'ouest, ou encore dans les deux sens?

**M. Jamieson:** Non, on n'a certainement pas éliminé cette possibilité. Je suppose que vous n'ignorez pas que les difficultés proviennent en partie de notre attitude et en partie de celle d'Air-Canada car il nous faudrait faire bien des choses pour nous occuper de deux vols transatlantiques par semaine, ou de trois ou douze, quel que soit le minimum requis. Bien sûr, si l'on fait partir ces vols transatlantiques de Saint-Jean ou si on les y fait arrêter au retour, il faudra des services de douane d'immigration, et ainsi de suite, c'est-à-dire toute la gamme des services d'outre-mer qui doivent être offerts à un tel terminus; par conséquent, il faut un certain minimum de vols sans lequel cela ne serait pas très pratique, car il y aurait beaucoup de gens qui ne seraient pas occupés à plein temps. C'est là une de nos difficultés.

La deuxième difficulté a trait aux plans qu'Air Canada a préparés pour la mise en service d'appareils de dimensions très larges et l'effet que ces plans auront sur la conception du terminus et des installations connexes. J'ai demandé des renseignements au cours des derniers jours ou des deux dernières semaines, et je vais à nouveau aborder avec Air Canada la question d'une mesure intérimaire. Il y a deux choses qu'il me semble possible de régler, la première étant le prix supplémentaire exigé d'un passager qui doit inutilement, si vous voulez, aller à Gander, la deuxième étant d'établir une meilleure correspondance entre les vols. Il me semble assez idiot, je dois l'avouer, que l'on puisse traverser l'Atlantique en quatre heures, pour avoir ensuite à attendre à Gander six ou sept heures avant de pouvoir arriver à St-Jean. J'ai essayé de savoir s'il ne serait pas possible d'assurer une correspondance aux vols transatlantiques et j'ai voulu également savoir comment on calculait le prix des billets. En réponse à ma deuxième question, on m'a dit que le prix du trajet de St-Jean/Gander outre-mer équivalait au prix demandé à partir de Halifax. Par conséquent, on a essayé de demander le même prix. J'ai également suggéré à la *Eastern Provincial Airways* (EPA) qu'il voudrait peut-être la peine d'examiner la possibilité d'offrir un vol de correspondance et il est certain que l'on étudie sérieusement cette question.

En ce qui concerne Air Canada, on a tellement parlé de part et d'autre de cette question, que je ne sais pas pour le moment si Air-Canada a déjà demandé précisément que ces vols aillent à St-Jean plutôt qu'à Gander; je l'ignore. Nous n'avons entendu parler d'aucune demande spécifique à cet effet.

**M. McGrath:** Je vois que l'une des difficultés pour organiser des vols de correspondance vient du fait qu'il n'y a que deux vols par semaine et qu'il serait presque impossible au transporteur régional d'ajuster son horaire pour faire des liaisons avec les vols vers Gander.

**M. Jamieson:** J'en ai parlé et j'ai obtenu la même réponse que vous. J'ai immédiatement posé l'autre question à savoir pourquoi les vols transatlantiques ne pourraient



[Text]

schedules that go through Gander? In other words, put it the other way around. They would know what times these flights were going through and would be governed accordingly.

**Mr. McGrath:** There was a study released today on St. John's airport by a professor of engineering at Memorial University. I know the Minister has not had a chance to read this, nor have his officials, but it claims that this routing of transatlantic passengers through Gander is costing the travelling public, primarily the St. John's travelling public, an extra \$200,000 to \$300,000 annually, based on an average of an extra \$34 per person per round trip. That is a fairly substantial amount. I am encouraged to know that it is being looked into because I think it is a legitimate complaint that 75 per cent of the traffic using transatlantic flights out of Newfoundland originate in St. John's and yet have to go the extra 200 miles at extra expense and considerable inconvenience.

**Mr. Jamieson:** As I say, I do not think there is any difference at all between us on this point. I suppose in some respects they are governed by the IATA fare structure. I have asked that Air Canada take a look at this in some way. If Air Canada were to indicate clearly a plan to make use of Gander to pick up boarding Newfoundland passengers, so far as I am aware there would be nothing to prohibit them from doing so other than, as I say, the customs and immigration side of it.

**Mr. McGrath:** The other question is on air freight. By the same token most of the air freight in and out of Gander is destined for the metropolitan St. John's area and it has to be carried at extra cost and considerable inconvenience.

**Mr. Jamieson:** I looked into that. The percentage of air freight destined anywhere in Newfoundland which travels on transatlantic carriers is relatively small in relation to what comes on the domestic flights. And that situation, I am happy to say, I think will be improved beginning almost immediately with the introduction of a DC-9 freighter service, which my recollection is will be four trips a week into St. John's from destinations in eastern Canada. I think this will be an improvement. The service ran down badly—and Air Canada admit this—when they began to phase out their Vanguard fleet and wound up with only one Vanguard in service. Now they have four new DC-9s and they are converting one of them exclusively to freight for eastern Canada and Newfoundland.

**Mr. McGrath:** The Chairman is giving me his beguiling smile telling me that my time is up. I wonder if you would permit me one more question and then I will ask to get on the next round.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** St. John's was designated an international airport on December 1, 1970, according to information that I have. Yet that designation was nullified by a restriction being placed on aircraft using St. John's of 30,000 pounds, which meant that nothing larger than a DC-3 could operate into St. John's. Why was that restriction placed on St. John's and how long will it remain?

[Interpretation]

pas s'adapter aux horaires réguliers des vols empruntant Gander. En d'autres termes, il s'agit de retourner le problème. On connaîtrait les horaires de ces vols et on s'organiserait en conséquence.

**M. McGrath:** Un professeur d'ingénierie de l'Université Memorial a présenté une étude aujourd'hui sur l'aéroport de St. Jean. Je sais que le ministre et ses fonctionnaires n'ont pas encore eu le temps de la lire, mais il y est dit que le transit, par Gander, des passagers transatlantiques, coûte aux voyageurs, principalement à ceux de St. Jean, entre \$200,000 et \$300,000 supplémentaires chaque année, si l'on compte une moyenne supplémentaire de \$34 par personne et par voyage. C'est là une somme assez rondelette. Je suis heureux de voir qu'on s'intéresse à cette question car je pense qu'il s'agit d'une plainte tout à fait légitime, lorsque 75 p. 100 des passagers des vols transatlantiques partant de Terre-Neuve viennent de St. Jean et doivent cependant couvrir les 200 autres milles au prix d'une dépense supplémentaire et de difficultés considérables.

**M. Jamieson:** Comme je l'ai dit, je ne crois pas qu'il existe de différences entre nous sur ce point. Je suppose qu'à certains égards c'est la structure des tarifs fixés par l'IATA qui décide. J'ai demandé à Air-Canada d'y accorder son attention. Si Air-Canada devait indiquer clairement un plan d'utilisation de Gander, pour prendre en charge les passagers de Terre-Neuve, pour autant que je sache il n'y aurait aucun inconvénient à ce qu'elle le fasse si on accepte, comme je l'ai dit, le problème des douanes et de l'immigration.

**M. McGrath:** L'autre question concerne le fret aérien. De la même manière, la majorité du fret aérien, au départ et à l'arrivée de Gander, concerne la région métropolitaine de St-Jean et entraîne des dépenses supplémentaires et des difficultés importantes.

**M. Jamieson:** J'ai examiné cet aspect. Le pourcentage de fret aérien destiné à toute la province de Terre-Neuve et transporté par des transporteurs transatlantiques est relativement peu important, comparé à celui des vols intérieurs. Je suis heureux de dire que cette situation sera, selon moi, immédiatement améliorée avec la mise en service des avions cargos DC-9 dont la rotation, si je me souviens bien, se fera 4 fois par semaine entre l'Est du Canada et St. Jean. Il me semble que ce sera là une amélioration. Le service avait été sérieusement réduit et Air-Canada l'a reconnu, lorsqu'on a commencé à retirer les *Vanguards* et qu'il n'en restait qu'un seul en service. A présent il existe 4 nouveaux DC-9 et on est en train d'en consacrer un exclusivement aux transports aériens entre l'Est du Canada et Terre-Neuve.

**M. McGrath:** Le sourire amusé du président m'indique que mon temps de parole est écoulé. Me permettriez-vous une question supplémentaire après quoi j'attendrai le tour suivant.

**Le président:** Poursuivez, monsieur McGrath.

**M. McGrath:** Le 1<sup>er</sup> décembre 1970, si je suis informé, St. Jean a été désigné aéroport international. Pourtant cette désignation a été rendue nulle lorsqu'on a placé la restriction de 30,000 livres sur les avions empruntant St. Jean, ce qui signifiait qu'aucun appareil supérieur au DC-3 n'y pouvait évoluer. Pourquoi cette restriction a-t-elle été placée à St. Jean et combien de temps restera-t-elle en vigueur?

[Texte]

**Mr. Jamieson:** It is a technical matter. I do not know if we could refer it to any of the gentlemen. Mr. Huck, would you care to answer that?

**Mr. Huck:** I do not know whether I have the full answer, but I believe that St. John's was classified as an international carrier with a weight restriction as a result of an enquiry from ICAO. This was in fact agreed to by the general ICAO standards. There were not the facilities at St. John's to have it classified as a full international airport because all the facilities were not there, such as customs.

• 2100

**Mr. Jamieson:** And a certain amount of navigational aids and so on, which I believe are mandatory in a sense for international flights.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I was interested in one remark that the Minister made to Mr. Gilbert this afternoon in connection with the Amaranth airport site.

There were very strong objections by the provincial government to the northwest site. What particular objections did the provincial government have to that site?

**Mr. Jamieson:** I hope the record will show that I did not say there were very strong objections, in precisely those words.

**Mr. Howe:** I understood you to say that.

**Mr. Jamieson:** It may be that I did, and I will not quarrel about that. They certainly were not enthusiastic about it. Let us put it that way.

Partially, they were based on environmental grounds, as you mentioned, but which you yourself did not put too much emphasis on. Secondly, of course, they were opposed in principle to any polarization of the western side of Toronto. In other words, what they believed was that there is—and I am speaking in a sense out of my own impressions, but I hope I am quoting them correctly—a very big build-up and a rapid growth of population, some of the sprawl to which you referred, occurring naturally to the west as a result of other factors and that it would be a mistake in their judgment to locate in an area that was already growing very rapidly in the general west-north-western quadron. Their preference, as I mentioned at the time and which was clear in the Toronto-centred regional plan, was for the site to the east.

**Mr. Howe:** There is a misconception there because as far as I am concerned, there is part of western Ontario that is growing very fast. But the part that I represent—that is one reason I have such a long name for my riding, Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo, because they had to give me such a big riding to get the population requirements for the last redistribution.

There are areas up there where the population is much less than it was 25 years ago. That is still in southern Ontario. If it was development that was required, we need it there just as much as they do in the area. When you look at the possible passenger potential east—Peterborough and Oshawa are about the only ones in that area that have any potential to provide other than what Toronto gives.

[Interprétation]

**M. Jamieson:** C'est une question technique. Je ne sais pas si nous pourrions la poser à l'un de ces messieurs. M. Huck, voudriez-vous y répondre?

**M. Huck:** Je ne sais si j'ai la réponse complète, mais il me semble que St. Jean a été reconnu aéroport international avec une restriction de poids à la suite d'une enquête menée par l'ICAO. Celle-ci a été confirmée par les normes générales de l'ICAO. Il n'existait pas à St. Jean les installations nécessaires à sa classification comme aéroport international au sens plein du mot, car il y manquait, par exemple, les services de douanes.

**M. Jamieson:** Ainsi qu'un certain nombre d'auxiliaires à la navigation, obligatoires pour les vols internationaux.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, je voudrais revenir à une observation qu'a faite le ministre à M. Gilbert cet après-midi concernant l'emplacement de l'aéroport Amaranth.

Le gouvernement provincial s'opposait fortement à l'emplacement du nord-ouest. Quelles étaient ses objections précises?

**M. Jamieson:** J'espère qu'on ne lira pas au compte-rendu que j'ai dit qu'il avait de fortes objections, exactement en ces termes.

**M. Howe:** A mon avis, vous l'avez dit.

**M. Jamieson:** Cela est possible et je ne m'en défendrai pas. Cette perspective ne le comblait sûrement pas de joie, pour dire les choses simplement.

Il se fondait en partie sur des critères d'environnement, comme vous l'avez dit, mais auxquels vous n'avez pas accordé une grande importance. Deuxièmement il s'opposait en principe à une polarisation du côté ouest de Toronto. En d'autres termes, le gouvernement croyait—je me fie à mes impressions, mais j'espère reproduire fidèlement sa pensée—qu'étant donné certains facteurs, il se produirait, à l'ouest, un rapide accroissement de population correspondant à l'agrandissement démesuré dont vous avez parlé. À ses yeux, ce serait une erreur que de choisir une région qui connaît déjà une expansion rapide, soit à l'ouest ou au nord-ouest. Les autorités provinciales préféreraient l'emplacement de l'est, comme le démontre clairement le plan régional centré sur Toronto.

**M. Howe:** Il y a un malentendu, car une partie de l'ouest de l'Ontario se développe rapidement, d'après moi, mais ce n'est pas le cas de la région que je représente—mon comté porte le nom de Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo, car il a fallu rassembler suffisamment de population pour satisfaire aux exigences de la plus récente redistribution.

Il y a des régions qui comptent beaucoup moins de population qu'il y a 25 ans. Cela existe encore au sud de l'Ontario. S'il faut parler en termes d'expansion, nous en avons tout aussi besoin qu'eux. Si vous cherchez le potentiel de passagers à l'est, seules les villes de Peterborough et d'Oshawa offrent des possibilités, à part Toronto.



[Text]

**Mr. Jamieson:** Of course, it depends on a great many other factors, Mr. Howe, including connecting passengers, where they are coming from, and the type of facility that is constructed. There are a variety of other elements that I think have to be put into that equation. I can merely say that since development was only one of the considerations—I would not want to leave the impression with you by any manner or means that had it not been for this Ontario attitude on the part of the Government of Ontario, that particular site in which you are interested would have been chosen. I do not say that. I simply say that the Government of Ontario certainly expressed a preference for the eastern as opposed to the northwestern site, or any western site.

**Mr. Howe:** One of the big problems around airports is the people who come to look. I think we had a report on one of our trips that at some of the American airports, only 25 per cent of the people who go there actually get on a plane.

Has there been any consideration given in the Toronto area or even in the Montreal area to have processing services other than at the airports?

**Mr. Jamieson:** Yes. There has been a good deal of consideration. In both Montreal and Toronto, certainly at Toronto, the over-all plan will envisage a downtown terminal. Unfortunately it does not do as much as would appear on the surface to reduce the crowds, because only about 25 per cent, when you take a large metropolitan area, particularly a very large sprawling metropolitan area like Montreal are logically attracted to a downtown terminal. It makes more sense for them to go from wherever they live directly to the airport than it does to go to downtown. So we would not siphon off that many from the airport itself. Some consideration has been given to tolling as a sort of prohibition feature and every time this is raised there is a good deal of argument and a good deal of opposition. Frankly, we have not really found any really effective way that would be humane, if you want to put it that way, to curb the number of people who go to the airport. Other people in other countries have experimented with it, but there just does not seem to be any practical way if one wants his wife to drive him to the airport and bring along the three or four kids to welcome him back, that you can really stop them from doing so.

• 2105

**Mr. Howe:** Is there any consideration given in the department to encourage Air Canada to run charter flights to some of the remote areas of Canada, Inuvik and Churchill and some of the places people would be very happy to go if there were facilities for them to go and to stay overnight. I refer to the success of the Polar Bear express in Ontario, the train that goes to Moosonee. I was up there last summer and it is fabulous, the people that will go through the hardships that are required to spend two days—two nights and almost two days sitting up in passenger coaches to go to Moosonee. It is just because it is the southern portion of James Bay and a faraway place. Has there been any consideration given to encouraging Air Canada? I sometimes wonder why they sold their Viscounts and Vikings which could have been used for this type of service in Canada.

**Mr. Jamieson:** Of course, these questions could more fully be answered for you by Air Canada and this Committee will have an opportunity to question, I hope, the officials of Air Canada.

[Interpretation]

**M. Jamieson:** Il y a évidemment beaucoup plus de facteurs en jeu, monsieur Howe, notamment les passagers en transit, leur provenance et le genre de construction nécessaire. Il faut aussi mettre un certain nombre d'autres éléments en équation. L'expansion n'était qu'une des nombreuses considérations et je ne voudrais pas vous faire croire que, n'eût été l'opposition du gouvernement de l'Ontario, nous aurions choisi l'emplacement qui vous intéressait. Je veux simplement dire que le gouvernement de l'Ontario a avoué sa préférence pour l'emplacement de l'est par opposition à celui du nord-ouest ou à tout autre situé dans l'ouest.

**M. Howe:** Les aéroports créent toujours le problème des visiteurs. On nous a rapporté, à l'occasion d'un voyage, que dans certains aéroports des États-Unis, seulement 25% des gens qui se rendent à l'aéroport montent effectivement à bord d'un avion.

A-t-on étudié la possibilité d'aménager, pour les régions de Toronto ou de Montréal, des services aux passagers ailleurs qu'à l'aéroport même?

**M. Jamieson:** Oui, nous avons envisagé sérieusement la question pour Montréal et surtout pour Toronto. Le plan d'ensemble comprend une aérogare située dans le centre-ville. Cette solution n'est pas tout aussi satisfaisante qu'elle le paraît au premier abord, en ce qui concerne la diminution des personnes. Logiquement, en effet, seulement quelque 25% des habitants des grandes régions métropolitaines, en particulier d'une métropole grandissante comme Montréal, sont attirés par une aérogare au centre-ville. Il est plus logique pour eux de partir de leur domicile, peu importe où il se trouve, et de se rendre directement à l'aéroport, plutôt que venir vers le centre-ville. Ainsi, nous ne réduirions pas beaucoup le nombre de personnes dans l'aéroport lui-même. On a songé à installer des postes de péage, mais chaque fois les gens se sont fortement opposés à ce projet. Franchement, il nous a été impossible de trouver une solution adéquate pour réduire le nombre de gens qui vont dans les aéroports. Dans d'autres pays, on a fait le même essai, mais il ne semble pas y avoir de moyen pratique d'empêcher une femme d'aller, par exemple, conduire son époux à l'aéroport puis d'aller l'accueillir avec toute la famille.

**M. Howe:** Le ministère a-t-il songé à encourager Air Canada à envoyer des vols nolisés vers certaines régions éloignées du pays, Inuvik et Churchill par exemple, où les gens seraient probablement contents d'aller s'il y avait moyen de le faire? Je pense au succès qu'a le train Polar Bear en Ontario, qui va vers Moosonee. J'y suis allé l'été dernier, et c'est fantastique de voir tous ces gens passer deux jours et deux nuits dans ce train pour pouvoir arriver jusqu'à Moosonee. Ils le font simplement parce qu'il s'agit de la partie sud de la Baie James et que c'est très loin. A-t-on songé à faire de même avec Air-Canada? Je me demande souvent pourquoi ils ont vendu leurs Viscounts et leurs Vikings, qui auraient très bien pu servir à ce genre de voyage.

**M. Jamieson:** Bien entendu, Air-Canada saurait mieux que n'importe qui répondre à ces questions, et le Comité aura, je l'espère, l'occasion d'en rencontrer les responsables.

[Texte]

**Mr. Howe:** I have brought it up with them.

**Mr. Jamieson:** From my point of view, I have indicated publicly on many occasions that I would like very much, and I think I can declare this as being the government's wish too, that Air Canada would do more than at present to encourage what I would call, within Canada travel, on an excursion basis. There are complications. Air Canada has made several moves in this direction, notably, some ski holiday trips to the West last winter. Part of the difficulty is that in order to make this kind of plan work successfully—you put your finger on one of the necessities—one must have accommodation at the other end. In other words, you cannot operate excursions and charter flights and things of this nature unless you have a tie-in with the hotels and the caterers, and to date at least it has not been possible to do that at many of the more attractive destinations in Canada.

**Mr. Howe:** I notice you have a \$515,000 payment for research to universities, I think it is Queens. What type of research is being done there?

**Mr. Jamieson:** The Queens one is exclusively on the rail mode if my memory serves me right. Perhaps Mr. Stoner can answer that.

**Mr. Stoner:** The \$515,000 Mr. Howe, is the total program embracing several universities. Queens do get a fair share of it and the bulk of their work is being done with respect to what is called guided transportation, it is largely unit trains. They have had a look at unit trains in respect to oil, they have been looking at magnetic levitation, a variety of things like that.

**Mr. Howe:** One day there was discussion in the House about getting the oil out of Alaska and I asked Mr. Sharp if he had considered unit oil trains. He did not know what I was talking about.

**Mr. Jamieson:** It has been and is being studied. The economics at the moment do not appear to match those of pipelining, but there are those who are active in the field who are quite convinced that unit trains of oil, given the right consist, that is the right size and so on, could in fact, at the very least, bring oil to a pipeline railhead combination point, perhaps not all the way to enter existing pipelines, but might take a portion of what would normally be pipelining.

**Mr. Howe:** It is rather interesting that the first unit oil train in the world practically is the one that runs up through my riding, from Montreal to Douglas Point.

• 2110

**Mr. Stoner:** Yes.

**Mr. Howe:** I understand that it was put in because it was cheaper to take the oil via rail that way than to build storage required to keep sufficient oil over the wintertime.

**Mr. Stoner:** There was an independent study completed at Queen's about six weeks or two months ago. We would be glad to make a copy of that available to you, sir; it has quite interesting points.

**Mr. Howe:** I am interested. One other thing, one of my prize babies, of course, is the possibility, through the medium of research, to establish a bus type of unit we can run on all these little used rail lines in Canada and take some of the cars and buses off of our highways. I think it is a disgrace that those lines are being maintained and used for such a small purpose. For years, the supervisors

[Interprétation]

**M. Howe:** Je leur en ai parlé.

**M. Jamieson:** Pour ma part, j'ai souvent dit que j'aimerais, et le gouvernement partage mon opinion, je pense, voir Air-Canada encourager les voyages au Canada même, sous forme d'excursions. Mais cela est assez difficile. Air Canada a fait plusieurs tentatives de ce genre, par exemple quelques voyages de ski dans l'ouest l'hiver dernier. Cependant, il faut qu'il y ait des facilités de logement pour les voyageurs, une fois qu'ils sont arrivés à destination. En d'autres mots, il est impossible d'organiser des voyages de ce genre sans avoir la collaboration des hôtels, et, jusqu'à présent, cela n'a pu se faire, même dans les endroits les plus attrayants du Canada.

**M. Howe:** On m'a dit que vous aviez remis la somme de \$515,000 à l'Université Queens pour qu'elle puisse faire de la recherche. De quel genre de recherche s'agit-il?

**M. Jamieson:** L'Université Queens s'occupe exclusivement du transport par train, si je ne m'abuse. Peut-être que M. Stoner pourra mieux vous répondre.

**M. Stoner:** La somme de \$515,000, monsieur Howe, représente le montant global d'un programme qui comprend plusieurs universités. L'Université Queens en reçoit une grande partie et concentre ses efforts sur ce qui a trait aux trains unitaires. Elle a particulièrement étudié la question du transport du pétrole, de l'élévation magnétique et d'autres sujets de ce genre.

**M. Howe:** Un jour à la Chambre, on a parlé d'aller chercher le pétrole en Alaska, et j'ai demandé à M. Sharp s'il avait pensé au transport par trains unitaires. Il n'avait aucune idée de ce que je voulais dire par là.

**M. Jamieson:** On fait toujours des études à ce sujet. Pour l'instant les pipelines sont plus économiques, mais ceux qui étudient la question sont persuadés que si des trains pouvaient être conçus à cet usage, ils pourraient apporter le produit à un carrefour de pipelines et de voies ferrées et ainsi réduire une partie du réseau actuel.

**M. Howe:** Il est assez intéressant de constater que le principal train spécialisé pour le transport du pétrole se trouve dans ma circonscription, c'est-à-dire de Montréal à Douglas Point.

**M. Stoner:** Oui.

**M. Howe:** Il me semble qu'on a fait cela parce qu'il coûtait moins cher de transporter le pétrole par rail que d'ériger les réservoirs nécessaires pour l'entreposer en quantité suffisante pour l'hiver.

**M. Stoner:** Il y a un mois ou deux, l'université Queen a terminé une étude indépendante, dont je vous fournirai volontiers un exemplaire. On y fait des observations fort pertinentes.

**M. Howe:** Je vous en remercie, monsieur. Ce qui me tient à cœur, comme vous le savez, c'est d'étudier si l'on pourrait mettre au point une sorte d'autorail qui roulerait sur les petites voies ferrées qui sont peu utilisées; ceci diminuerait le nombre d'autos et d'autobus qui encombrant nos routes. C'est une honte que ces voies ne servent à rien. Cela fait des années que nos surintendants s'y promènent



[Text]

have been running around in old cars with flanged wheels on them and I do not know why somebody cannot engineer a longer, lower, bus that would be suitable for operating on the rail lines. One of these days, I would hope that some of this money that is being spent on research would be utilized for that purpose.

**Mr. Jamieson:** Well, it may not have the same name, that is in terms of a bus, but there are at least two designs now which come pretty close to what you are talking about. There is the LRC, which is the light rapid comfortable type of train, which had an experimental run on it about a

**Mr. Howe:** I am not talking about a train.

**Mr. Jamieson:** No, no, I am talking about a car. That is why I said it might not have the same name. I think there are 21 separate rail lines in and around Toronto, and we will have, before the end of this month, the results of the study as to how these can be better utilized for the purpose that you have mentioned.

**Mr. Howe:** I am not thinking of concentrated areas like Toronto...

**Mr. Jamieson:** No, no.

**Mr. Howe:** ... I am thinking about the Owen Sound and Brantford...

**Mr. Jamieson:** Of course, these rail lines go from Toronto to many of these locations, that is my point.

**Mr. Howe:** Yes, I know, and you could buy the type of unit I am talking about, you could buy about eight of them, I think, for what a rail liner would cost.

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Howe:** This is why I feel they would be much better and more useful for this type of service.

**Mr. Jamieson:** We will call this to the attention of our development department.

**Mr. Howe:** Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Gilbert.

**Mr. Gilbert:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to direct the Minister's mind to air charters again. I have heard reports that many charter air passengers have had difficulty in flights to England when the English inspectors have insisted on proof of membership and other matters and it has been embarrassing and harrasing to them. I wonder what plans you have in mind to take care of this problem so that air passengers could go on these chartered flights and not be subjected to this inconvenience.

**Mr. Jamieson:** It is a complicated subject, in fact, one of the most complicated with which we have to deal. The British are entirely within their rights in sticking to the affinity rule and one has the impression that they are doing it not out of enthusiasm for the rule but, in effect, to point out some of the inadequacies of the present situation. We are in negotiations with not only the international community but also with the United States with a view to coming up with a better way of dealing with charters.

In so far as the other side of the problem is concerned, on which you, on occasion, have asked me questions in the House, there is protection for the passenger who does, in fact, go by the Canadian rules, that is, who does not get himself involved with some fly-by-night operator by being transported across the boarder into the United States where we can no longer protect him.

[Interpretation]

en vieilles autos montées sur roues à boudins; je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas les adapter à une sorte d'autorail, un peu plus long et un peu plus bas. J'aimerais bien qu'un jour on puisse y affecter une partie de l'argent qu'on dépense actuellement en recherches.

**M. Jamieson:** Il y a au moins deux projets de cet ordre actuellement. Il y a le LRC, qui est le train léger, rapide et confortable, et qu'on a expérimenté il y a environ...

**M. Howe:** Je ne parle pas de trains.

**M. Jamieson:** Voyons, je parle d'autorails. C'est une question de terminologie. Je crois qu'il y a à peu près de 21 voies ferrées dans la ville de Toronto et ses environs et nous aurons en mains, avant la fin du mois, le rapport sur leur utilisation aux fins dont vous avez parlé.

**M. Howe:** Ce ne sont pas les agglomérations comme Toronto qui m'intéressent...

**M. Jamieson:** Mais non.

**M. Howe:** Ce sont les endroits comme Owen Sound et Brantford...

**M. Jamieson:** Évidemment, mais ces voies ferrées relient Toronto à plusieurs de ces endroits, c'est là où je voulais en venir.

**M. Howe:** Oui, je le sais, et vous pourriez obtenir environ huit de mes machines pour le prix d'un autorail.

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Howe:** C'est pourquoi je trouve qu'elles seraient mieux adaptées à ce genre de service.

**M. Jamieson:** Nous le dirons à notre bureau des recherches.

**M. Howe:** Merci. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Gilbert.

**M. Gilbert:** Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir sur le problème des vols nolisés. J'ai entendu dire que bien des passagers de ces vols nolisés ont eu des démêlés avec les inspecteurs britanniques lors de voyage à destination de l'Angleterre; on leur demandait des preuves d'affiliation et autres choses de ce genre, ce qui est tout de même gênant et parfois humiliant. Comment avez-vous l'intention de régler ce problème?

**M. Jamieson:** C'est assez compliqué, pour ne pas dire délicat. L'Angleterre a parfaitement le droit de s'en tenir à la lettre de la loi en ce qui concerne l'affiliation et on a l'impression qu'elle le fait non par plaisir, mais plutôt pour signaler les imperfections de la loi actuelle. Nous sommes en pourparlers, non seulement avec la communauté internationale mais aussi avec les États-Unis, et nous espérons trouver une solution à la question des vols nolisés.

Quant au deuxième aspect du problème sur lequel vous m'avez déjà interrogé en Chambre, le passager qui respecte la loi canadienne est protégé dans la mesure où il n'utilise pas une organisation douteuse qui le fait passer aux États-Unis, où nos lois sont sans effet.

## [Texte]

On the basic question of the number of flights that they will not allow in or the chap who has to cancel a flight because the group to which he allegedly belongs does not really exist, that is a very complicated international problem. I would like to ask Mr. Stoner to tell you briefly what the state of play is at the moment.

**Mr. Stoner:** There was a meeting roughly six weeks ago in Paris where an effort was made to reach some international agreement. It was not successful. We are proposing to have certain talks in the course of the next month bilaterally with the United States, talks later in the summer bilaterally with the United Kingdom and the thought is that if some progress is made on some ideas that have been developed within Canada in this regard, if they are saleable in these two forums they might be capable of being sold to the international community when it meets—it is really basically the European group—some time late in the fall.

• 2115

**Mr. Gilbert:** That means there is very little hope of any agreement being reached this summer for passengers that may be flying?

**Mr. Jamieson:** We do not believe that full international accord is going to be achieved quickly in this regard because many of the countries concerned have certain benefits from it, the receiving countries in particular, in some cases and there is no unanimity on the whole charter question.

Just to make the point, you might have a bilateral with a country that would permit you only four flights a week but there might be many, many charters by a nondesignated carrier into the same area.

**Mr. Stoner:** I might just say as a postscript to those Canadians who choose to fly Canadian charter operated—and I think there will be quite a few of them this summer—they will be completely safeguarded because the charter operator is bound and obliged as I understand it, by the Canadian Transport Commission to ensure their return. So there will be no embarrassment even if they do get hung up with the wrong kind of groups.

**Mr. Gilbert:** Are the rates comparable, the charter rates?

**Mr. Stoner:** Yes. It is competitive international rates.

**Mr. Jamieson:** It simply means that any charter that goes out of Canada, the operator must—I make a distinction between the operator by the way and the travel agent. The travel agent, as you know, is a responsibility of the provinces that is regulated by presumably their business bureau or department of consumer affairs. In so far as the charter itself is concerned, he is required either to deposit and have in the bank, enough money to get those people home, or to have deposited a bond to that end.

**Mr. Gilbert:** Mr. Jamieson, you mentioned my questioning you in the House with regard to the Charter Flight Information Service which went bankrupt. You said that you had no control over this particular company, and you also said that you would send me the regulations that would apply. I am just wondering if you sent them by way of Post Office because it is six weeks ago and I have not received them.

## [Interprétation]

Quant au nombre de vols auxquels on interdit l'accès au pays de destination à la personne qui doit annuler un voyage parce que son groupe n'existe pas, il s'agit là d'une question d'ordre internationale. Je demanderais à monsieur Stoner de vous renseigner davantage sur ce sujet.

**M. Stoner:** Il y a eu une réunion internationale à Paris, il y a environ six semaines, et on a essayé d'arriver à une entente sur le sujet. Cela n'a donné aucun résultat. Nous avons l'intention d'avoir des pourparlers bilatéraux avec les États-Unis au cours du mois prochain et plus tard cet été avec le Royaume-Uni. Nous espérons, si nous parvenons à faire adopter nos idées à ce sujet lors de ces deux réunions, que nous pourrions aussi les faire accepter par les autres pays lors d'une autre réunion prévue pour l'automne; il s'agirait essentiellement de les faire accepter par le bloc européen.

**M. Gilbert:** Il y a peu d'espoir d'en arriver à une entente en ce qui concerne les gens qui prendront l'avion cet été?

**M. Jamieson:** Il faudra encore du temps avant de conclure une entente internationale à ce sujet, car certains pays en tirent des avantages, surtout les pays d'arrivée. On n'a jamais fait l'unanimité sur la question des vols nolisés.

Par exemple, nous pourrions passer un accord avec un pays pour restreindre à quatre le nombre des vols hebdomadaires, mais il pourrait y avoir beaucoup de vols nolisés par une société non désignée qui arriveraient dans cette région.

**M. Stoner:** Je voudrais ajouter que les Canadiens qui choisissent une société canadienne de vols nolisés—et il y en aura un grand nombre cet été—sont tout à fait protégés, car les sociétés qui organisent des vols nolisés sont obligées, par la Commission canadienne des Transports, d'assurer le vol de retour. Ils n'ont pas à craindre de se faire prendre par des groupements peu sérieux.

**M. Gilbert:** Les prix des vols nolisés sont-ils comparables.

**M. Stoner:** Oui, les prix sont avantageux comparés à ceux des autres pays.

**M. Jamieson:** Cela veut seulement dire que pour tout vol nolisé qui part du Canada, l'exploitant doit—je tiens en passant à faire la différence entre l'exploitant et l'agent de voyages. L'agent de voyages relève de la compétence provinciale et est réglementé par leur bureau d'affaires ou le ministère de la consommation. L'exploitant des vols nolisés doit déposer ou avoir en banque l'argent nécessaire pour assurer le retour des passagers ou encore déposer une obligation à cette fin.

**M. Gilbert:** Monsieur Jamieson, vous avez fait allusion aux doutes que j'ai exprimés en Chambre relativement au Service de renseignements des vols nolisés, qui a fait faillite. Vous m'avez dit que cette société ne relevait pas de vous et que vous m'adresseriez les règlements pertinents. Les avez-vous envoyés par la poste, car il y a six semaines de cela et je ne les ai toujours pas reçus.



[Text]

**Mr. Jamieson:** Somebody in my office slipped up, we will see that you get them right away.

**Mr. Gilbert:** You know what it means; it means that those people that made deposits with those charter companies that went bankrupt were out those moneys.

**Mr. Jamieson:** We did arrange to get these people back home, but apart from that, as I say, we cannot protect. If somebody goes out, theoretically at least on a street corner, and solicits, there is nothing much that we can do about it. In other words, it is only when they get to the carrier stage, where the carrier makes a commitment to them, that the federal regulations and laws can apply.

**Mr. Gilbert:** Just to dwell on Barry Mather's subject of motor vehicle safety, he tells me that in the United States they have government inspectors going right into the plants to inspect cars but in Canada we do not. We have certain government inspectors with regard to cars and trucks that are purchased by the government but we have no over-all government inspectors to inspect cars that are being produced in Canada, is that true?

**Mr. Jamieson:** No, it may be that they are not yet in business because the act is relatively new in this country, but we certainly do have inspections and whether they are carried out throughout the manufacturing process or at the end of the manufacturing process, or on a spot-check basis, I am not sure. However, I can assure you that our standards are at least as rigid, if not more so than those in the United States.

**Mr. Gilbert:** I accept that they probably are at least as rigid, but I thought that in the United States they had government inspectors to enforce those standards where as in Canada we depend on the companies to enforce them themselves. Am I wrong?

**Mr. Jamieson:** You are wrong to the extent that Canadian law requires each manufacturer of a new automobile or importer of a non-Canadian built automobile to affix a seal to that automobile which would indicate his compliance with the safety standards. We do periodic checks on automobiles in order to determine if, in fact, these standards are being met and there is a very severe fine, of course, if the label has been applied and is not found to be accurate.

• 2120

**Mr. Gilbert:** Of course, it would be fair to say, Mr. Minister, that they must be very periodic checks because, when you look at the number of recalls of cars, it is rather horrifying in terms of driving a safe car these days.

**Mr. Jamieson:** The application of the sticker, as we call it, is relatively new. This began only, I think it was, with the 1972 models.

**Mr. Gilbert:** I see.

**Mr. Jamieson:** I think it is as effective a way as in the factory where, I am sure, the inspector can only look at an occasional vehicle anyway.

**Mr. Gilbert:** We will wait and see what happens.

[Interpretation]

**M. Jamieson:** Il y a eu une erreur de la part de l'un de mes employés, mais nous allons voir à ce que vous les receviez au plus tôt.

**M. Gilbert:** Cela signifie que les personnes qui ont fait des dépôts chez les sociétés qui ont fait faillite ont perdu leur argent.

**M. Jamieson:** Nous avons organisé leur retour mais c'est tout ce que nous pouvons faire. Nous ne pouvons nous opposer à ce que quelqu'un s'installe à un coin de rue pour proposer des voyages. En d'autres termes, les lois et règlements fédéraux ne s'appliquent qu'à l'étape du transport aérien.

**M. Gilbert:** Pour revenir à la sécurité des véhicules automobiles dont a parlé Barry Mather, selon lui, aux États-Unis, des inspecteurs du gouvernement se rendent dans les usines pour inspecter les autos, ce que nous ne faisons pas au Canada. Des inspecteurs du gouvernement canadien vérifient les autos et les camions achetés par l'État, mais il n'y a pas de contrôle général de toute la production, n'est-ce pas?

**M. Jamieson:** Il se peut qu'ils ne soient pas encore en fonctions étant donné que la loi est récente. Il y a cependant des vérifications qui sont effectuées pendant ou après la fabrication, ou de façon irrégulière, je ne le sais pas. Les normes canadiennes sont au moins aussi strictes, sinon plus, que celles des États-Unis.

**M. Gilbert:** Je conviens qu'elles sont aussi strictes que chez nos voisins du sud, mais il reste que là-bas les contrôles relèvent du gouvernement alors que nous laissons les sociétés prendre les mesures nécessaires. Est-ce bien cela?

**M. Jamieson:** ce n'est pas complètement faux, mais la loi canadienne exige de tous les fabricants d'automobiles neuves, et des importateurs de voitures étrangères, qu'ils apposent un cachet indiquant que l'automobile répond aux normes de sécurité en vigueur. Nous effectuons des vérifications périodiques pour déterminer si on respecte ces normes et des amendes sévères sont prévues pour les contrevenants.

**M. Gilbert:** Monsieur le ministre, si l'on tient compte du nombre de voitures rappelées en 1972, la conduite d'une automobile n'a rien de rassurant de nos jours.

**M. Jamieson:** L'apposition des cachets est une mesure relativement nouvelle; je crois qu'on a commencé avec les modèles 72.

**M. Gilbert:** Je vois.

**M. Jamieson:** Je crois que c'est une vérification tout aussi efficace que celle qu'on effectue en usine; de toute façon les inspecteurs ne peuvent pas vérifier toutes les voitures lorsqu'elles sortent des usines.

**M. Gilbert:** Nous attendrons la suite des événements.

[Texte]

**Mr. Jamieson:** Fine.

**Mr. Gilbert:** I am going to direct your attention to the Metro Centre in Toronto which, as you know, is a wedding of a public corporation and a private corporation, the CNR and CPR, and would ask you, just what are the general terms of agreement with regard to the development? What contribution is the CNR making?

**Mr. Jamieson:** Without seeking at all to avoid the question, I would be doing you a better service if I took that as notice and asked the CN to advise you in written form because it is not something on which I have a great familiarity.

In other words, this is a corporate decision taken by CN in co-operation with Canadian Pacific and other interests. It is one which, somewhat like another question I was asked earlier tonight, only applies in our case in the event of the capital budget being involved.

If you wish, however, I will get CN to give you—which I am sure they will be glad to do—details of their percentage participation. It also involves, as you know, the CBC renting space in the tower, and a number of other organizations as well.

**Mr. Gilbert:** Mr. Minister, just to save time, on April 21, I made a speech in the House and set forth about 10 questions, which were sent to me by interested parties, concerning the Metro Centre. I am just wondering if you would take notice of those and probably have your officials reply to those.

**Mr. Jamieson:** Someone here will make note of it and we will get answers from CN for you.

**Mr. Gilbert:** You with give me your undertaking that it will not take as long to get there as it did the other?

**Mr. Jamieson:** Yes. I apologize for the other. I think you would have to agree that that was the exception rather than the rule, when I undertake to give you information. I do not know what happened on the other one.

**Mr. Gilbert:** I will tell you, Mr. Minister, that you are such an agreeable person that it is very difficult to really start punching you from time to time.

**Mr. Jamieson:** Well, I have no idea why that one missed. Normally you get an answer fairly quickly.

**Mr. Gilbert:** I will await the answers to those questions, and I will just show the Chairman what an agreeable person I am by passing on to somebody else.

**The Chairman:** Mr. Roberts.

**Mr. Roberts:** I appreciate how agreeable a person Mr. Gilbert is, as well.

I want to direct some specific questions to the Minister on the problems or alleged problems of the Pickering site for the international airport. The first one may seem at first sight not to be terribly important but it is one that keeps recurring, and it is the problem of birds.

I have read the ecology statement that the Department of Transport has put out and it discusses every species and every fowl imaginable with the exception of gulls. The problem is that the Pickering township is a major flyway for both herring gulls and for ringbilled gulls, as they travel back and forth. It is the shortest route to and from Lake Simcoe and they fly over the airport site. They generally fly at 2,000 to 4,000 feet; in rainy weather they have travelled at 7,000 feet.

[Interprétation]

**M. Jamieson:** Très bien.

**M. Gilbert:** J'aimerais attirer votre attention sur la gare de Toronto, qui est administrée conjointement par une société d'état et une société privée, le CN et le CP. Quels sont les termes de l'accord relativement au développement? Quelle est la contribution du CN?

**M. Jamieson:** Comme je ne connais pas très bien la question, je préférerais prendre note de votre demande et la transmettre au CN, qui vous fera parvenir tous les renseignements désirés.

En fait, les décisions sont prises en commun entre le CN, le CP et d'autres sociétés. On m'a posé une question semblable un peu plus tôt ce soir, mais dans ce cas-ci, nous ne sommes concernés que dans la mesure où il y a des dépenses d'investissement.

Quoiqu'il en soit, si vous désirez de plus amples détails, j'en ferai la demande au CN et ils se feront un plaisir de vous faire connaître le montant de leur participation. Comme vous le savez, il existe d'autres organisations qui sont engagées dans cette affaire, comme Radio-Canada, par exemple, qui a loué des locaux dans la tour.

**M. Gilbert:** Monsieur le ministre, pour épargner du temps, je veux préciser que le 21 avril, j'ai fait en Chambre un discours dans lequel je posais 10 questions que m'avaient soumises des parties intéressées, au sujet de la gare centrale. Je me demande si vous voudriez bien en prendre note et exiger de vos fonctionnaires qu'ils y répondent.

**M. Jamieson:** Quelqu'un va prendre note de tout ceci et je tâcherai de vous obtenir les réponses du CN.

**M. Gilbert:** Vous me donnez l'assurance qu'on y mettra plus de diligence que la dernière fois.

**M. Jamieson:** Oui. Je m'excuse pour la dernière fois. Je pense que vous voudrez bien admettre que c'est une exception, je me demande ce qui s'était produit.

**M. Gilbert:** Monsieur le ministre, vous êtes une personne tellement gentille qu'on hésite à vous faire des misères.

**M. Jamieson:** Je ne sais vraiment pas pourquoi nous n'avez pas eu de réponse. D'habitude, cela ne traîne pas.

**M. Gilbert:** Je vais donc attendre ces réponses et pour montrer au président que je peux être aussi très gentil, je vais laisser la parole à quelqu'un d'autre.

**Le président:** Monsieur Roberts.

**M. Roberts:** J'apprécie la gentillesse de M. Gilbert.

Je veux poser quelques questions très précises sur les problèmes, ou les soi-disant problèmes, que pose la création de l'aéroport international de Pickering. En premier lieu, le site ne semble pas poser de problème, mais il est une question qu'on se pose continuellement, c'est le problème des oiseaux.

J'ai lu dans le rapport sur l'écologie, publié par le Ministère des transports, qu'on y trouve toutes les espèces d'oiseaux imaginables à l'exception des mouettes. Par malheur, le village de Pickering se trouve sur la route des oiseaux migrateurs, comme les mouettes, qui empruntent le chemin le plus court pour se rendre au lac Simcoe. Elles volent généralement à une hauteur qui varie entre 2,000 et 4,000 pieds;



**[Text]**

Just in any case anyone thinks that this is not an important problem, according to my calculations, in 1978 and 1969, there were 35 incidences of engine ingestion of birds, and this is becoming a bigger problem with the bigger, more powerful aircraft.

So, my first specific question is: how is this problem going to be dealt with? Have you looked into it and what kind of solutions have you come up with?

• 2125

**Mr. Jamieson:** I can only repeat what is in the formal statement on the wildlife in that general area, and I do not know particularly about ring-billed gulls other than to say that it is not classified as a major flyway for any species. All I can undertake to do is to ask some ecologists, bird fanciers or bird watchers to give me a more specific answer to that particular question.

Incidentally I do not discount the bird ingestion problem, but it is not unique to any one area of the country. Much of Ontario is a flyway. British Columbia is probably one of the worst and most difficult areas we have particularly with Vancouver Island airport being right on the Pacific Ocean.

We have found ways to the best of our ability in the aviation community to cope with it, and to the extent that I am competent to answer your question, I do not think it is going to be any different at Pickering from any other site.

**Mr. Roberts:** Perhaps I could ask you then to send me a report on the herring gull and ring-billed gull problem when you have had a chance to get more details on it.

**Mr. Jamieson:** Sure. I will be glad to do that.

**Mr. Roberts:** We were talking about need earlier today with the possibilities of the expansion of Malton. I think at one stage, correct me if the figures are wrong, you said that 70,000 people would be dislocated if the necessary expansion of Malton were to take place whereas at the Pickering site only 2,000 people would be immediately affected. How did you arrive at the figure of 70,000? What do you mean by dislocated? Some of the people in my area have had some trouble understanding that when, for instance, the village of Stouffville itself contains about 5,000 people; they wondered how you arrived at the figure of 2,000 or 2,500 people which seems to them rather small.

**Mr. Jamieson:** On the matter of Stouffville, the majority of these people were not included because as I have said repeatedly the configuration of the runways will be such that we do not anticipate any problem with the community of Stouffville in this regard. The figure you mentioned of 2,000 or 2,500 are the actual people who will have to be expropriated as a result of the acquisition of the 19,000 acres.

The 70,000 figure in the case of Malton is the number of people who again, assuming an increased growth in the number of flights and the addition of runways in time and so on, is the number of people for whom the regular measurements of noise known as CNR, or there are other descriptions for it, would be in a less than tolerable position.

Did you have something on that Mr. Stoner?

**[Interpretation]**

Peut-être que vous pensez que tout ceci n'est pas très important, mais selon mes calculs, en 1968 et en 1969, il y a eu 35 cas d'oiseaux happés par les moteurs et plus les avions augmenteront leur puissance, plus le problème s'aggrave.

Je voudrais savoir de quelle façon vous allez le résoudre. Quelles solutions avez-vous prévues?

**M. Jamieson:** Je ne peux que répéter ce qui est dit dans le rapport officiel sur la faune de la région et je ne sais pas grand-chose, si ce n'est que cela n'est pas classifié comme une route de vol importante pour aucune des espèces. Je peux par contre demander à des écologistes ou à des amateurs d'oiseaux de me donner une réponse plus précise.

Au fait, je ne peux pas oublier le problème d'ingestion des oiseaux, mais il n'est pas particulier à une région. Presque toute la province d'Ontario est une route de vol. C'est probablement la Colombie-Britannique qui est l'une des pires régions. Nous avons beaucoup de difficultés, surtout avec l'aéroport de l'Île de Vancouver car il est juste sur le bord de l'Océan Pacifique.

Nous avons trouvé des moyens de les résoudre du mieux possible et je ne crois pas que ce sera différent à Pickering.

**M. Roberts:** Je pourrais peut-être vous demander de m'envoyer le rapport sur les mouettes argentées et les goélands, quand vous aurez de plus amples renseignements.

**M. Jamieson:** Volontiers. J'en serais heureux.

**M. Roberts:** Nous avons parlé plus tôt des possibilités d'aménagement de Malton. Je crois que vous avez dit que 70,000 personnes seraient déplacées si l'aménagement de Malton était réalisé tandis que celui de Pickering n'affecterait que 2,000 personnes. Comment avez-vous pu en arriver à 70,000? Qu'entendez-vous par déplacer? Certains de mes constituants n'arrivent pas à comprendre comment, par exemple, vous n'avanciez que le chiffre de 2,000 ou 2,500 personnes alors que le village de Stouffville lui-même compte 5,000 habitants.

**M. Jamieson:** La plupart des habitants de Stouffville ne sont pas inclus parce que l'emplacement des pistes a été conçu de façon à ce qu'il n'y ait pas de problème dans cette localité. Les 2,000 ou 2,500 personnes que vous avez mentionnées sont celles qui vont devoir être expropriées pour former le terrain de 19,000 acres.

Les 70,000 dans le cas de Malton, ce sont les personnes qui seraient incommodées par le bruit si l'on augmentait le nombre de vols et de pistes.

Avez-vous d'autres renseignements à ce sujet, monsieur Stoner?

[Texte]

**Mr. Stoner:** Only that it is really a question of the flight path and the noise zoning that is important, I am sure from your own experience, Mr. Roberts, you can sometimes be very close to an airport and not be conscious of an airplane taking off.

**Mr. Roberts:** Perhaps your answer leads on to another of mine. I take it from your remarks that you can assure the Committee that the present village of Stouffville will be beyond the area where the sound levels will be intolerable. The figure has been quoted to me in the past is the 95 CNR level.

**MR. Jamieson:** Yes.

**Mr. Roberts:** And it is considered that under the 95 CNR it would rather be the perceptible noise, that it is not at a limit which is difficult to bear with. Is that right?

**Mr. Jamieson:** I think that is correct. The perceived noise for instance would be comparable to what you might find in the normal build-up environment. In other words, you have to measure it in relation to automobiles passing by, trucks, the normal city or town noises, etc. In so far as Stouffville is concerned, it is our judgment that the concept envisages that the design and orientation of the runways, etc., will be such that that community will not be adversely affected.

• 2130

Let me qualify that by saying that none of these are absolutes until such time as a clear-cut plan is established. However, if there are people who are adversely affected, we have stated, of course, that we are prepared to deal with such cases on their individual merits.

**Mr. Roberts:** I am glad to have your assurance on this point, Mr. Minister, because there was considerable concern about this in the area. When the Province of Ontario published its news sheet, the shaded sound zone which was shown on the map in that sheet included the village of Stouffville and some statements had been made to me by civil servants from your department that in fact Stouffville would not be covered by that sound area. I think this led to some confusion and more uncertainty that should have been the case. I think I can accept your assurance that the plan does not call for Stouffville to be in that intolerable noise level, but if adjustments are made, I take it from what you have said, will Stouffville be in it?

**Mr. Jamieson:** Let me say in summary that to the best of our human intelligence and competence in planning, Stouffville will not be affected. If for any reason it is, or any portion of it or the area adjacent to it is, then provision will be made so that these people will not be left in a neutral zone, as it were, without compensation and having to endure the hardships.

**Mr. Roberts:** My understanding from some statements that have been made is that you and your officials are in the process of not only looking at this problem from the CNR figures but that there is going to be a look at it in terms of NEF. I am not sure what those initials stand for.

Could you tell me when that conversion will be made and when we will have a chance to see what the NEF boundaries of the town will look like?

**Mr. Jamieson:** Yes. I would think fairly quickly. Mr. McDowell could probably answer that.

[Interprétation]

**M. Stoner:** Je puis seulement ajouter que c'est surtout un problème de plans de vol et de zones du bruit. Je suis certain, monsieur Roberts, qu'il vous est déjà arrivé d'être tout proche d'un aéroport mais de ne pas avoir conscience du décollage d'un avion.

**M. Roberts:** Peut-être que votre réponse amène une autre question. Je crois comprendre que vous pouvez assurer le Comité que le village actuel de Stouffville est en dehors de la zone où le niveau de bruit est intolérable. On m'a déjà cité le niveau de 95 décibels.

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Roberts:** Et on considère qu'en dessous de 95 décibels, le bruit serait assez fort mais pas intolérable. Est-ce exact?

**M. Jamieson:** Je crois que oui. Le bruit perçu, par exemple, serait comparable au bruit de l'environnement habituel. Autrement dit, vous devez le mesurer par rapport aux automobiles qui passent, aux camions, aux bruits habituels d'une ville, etc. En ce qui concerne Stouffville, nous jugeons que la conception et l'orientation des pistes, etc, seront telles que la localité n'en sera pas affectée.

Rien n'est absolu avant que le plan soit définitivement établi. Toutefois, si des particuliers doivent en souffrir, nous sommes prêts à examiner les cas selon leur mérite.

**M. Roberts:** Vous me rassurez, monsieur le ministre, car la population locale a manifesté beaucoup d'inquiétude à ce sujet. Lorsque la province d'Ontario a publié son bulletin de nouvelles, la zone de son ombragée sur la carte comprenait le village de Stouffville, et des fonctionnaires m'ont dit que Stouffville n'était pas compris dans la zone de son. Cela a aggravé l'incertitude et j'accepte volontiers l'assurance que vous me donnez que Stouffville n'aura pas à subir ce bruit intolérable. Si le plan est corrigé, Stouffville sera-t-il compris?

**M. Jamieson:** Dans la mesure de notre pouvoir et de notre aptitude à prévoir, Stouffville n'en souffrira pas. S'il en advenait autrement, nous nous arrangerions pour ne pas les laisser dans une zone neutre et avoir à subir des conditions intolérables.

**M. Roberts:** Je crois comprendre, d'après certaines déclarations que vous avez faites, ainsi que vos représentants, que vous étudiez actuellement ce problème non seulement d'après les données du CNR mais aussi relativement à NEF. Je ne suis pas sûr de ce que ce sigle signifie.

Pourriez-vous me dire à quel moment doit s'effectuer la conversion et pourrions-nous déterminer les limites de la ville d'après NEF?

**M. Jamieson:** Très prochainement, je pense. M. McDowell pourrait peut-être répondre.



[Text]

**Mr. McDowell:** Yes, sir. "NEF" stands for "noise exposure forecast". While the two systems are not directly comparable, a rough correlation is possible between them. We should be able to provide this within about two months.

**Mr. Roberts:** Within two months?

**Mr. McDowell:** Yes.

**Mr. Roberts:** I would like it to be a bit before two months. I hope this is something that will be done as soon as possible.

**Mr. Jamieson:** It will be done a long time before any action takes place with regard to the site, I can assure you of that.

**Mr. Roberts:** I am going on rather quickly because I know I am short of time. On page 4 of your statement to the Committee you say:

... we will ensure that consultation takes place with the potential users and those groups interested in the airport to ensure that we evolve the best possible utilization of this new facility.

Can I take it from that that you will be consulting with, for instance, the region of York and the Town of Whitechurch-Stouffville so that when you do firm up your plans for the kind of installation you will have on the site that the people from those places will be able to express their interest in how you develop it. Are you making that commitment here?

**Mr. Jamieson:** Yes, it is a commitment of quite a precise nature. I said this morning, and it is worth repeating, that as of now we are moving to acquire the necessary land on the grounds that we believe that it is necessary to do so in planning for the future, and that we have deliberately avoided locking ourselves into any specific concept of the uses to which this facility might be put, the design of it, the phasing of it, when it will come into effect, this type of thing. All of these questions are still open.

In the normal course of events, and even on much smaller projects, it is our practice to consult with the boroughs and the communities concerned. Indeed, in many respects we have to because we have to tie in with them for various essential and basic services.

I would be quite prepared to say, for instance, that in so far as the adjacent municipalities are concerned—and I see no reason why it should not include Metro Toronto, for that matter—they would not be involved in very detailed discussions. Of course, this would involve the air lines and the users of the facility as well.

**Mr. Roberts:** I would like to move on to the question of compensation.

• 2135

**The Chairman:** Mr. Roberts, I think your time is pretty well up.

**Mr. Roberts:** Oh. You are keeping a much closer watch on my time, Mr. Chairman, than you do on Mr. Horner's.

**The Chairman:** You are on a second round.

[Interpretation]

**M. McDowell:** Oui, monsieur. «NEF» signifie «noise exposure forecast» (densité du bruit prévu). Bien que les deux systèmes ne se comparent pas, nous pourrions vous en fournir une équivalence d'ici deux mois environ.

**M. Roberts:** Deux mois?

**M. McDowell:** Oui.

**M. Roberts:** J'aimerais l'avoir plus tôt. Le plus tôt possible.

**M. Jamieson:** Vous l'aurez longtemps avant qu'une décision soit prise au sujet du titre, croyez-moi.

**M. Roberts:** Je me hâte, car il me reste peu de temps. A la page 4 de votre déclaration au Comité, vous dites:

... nous nous assurerons que les utilisateurs potentiels et les groupes intéressés seront consultés afin que nous puissions prévoir une utilisation optimale de ces nouvelles installations.

Dois-je entendre par ceci que vous consulterez les autorités de York et de la ville de Whitechurch-Stouffville afin qu'elles aient leur mot à dire dans la réalisation de vos plans?

**M. Jamieson:** Oui, nous y sommes fermement engagés. Nous faisons, à l'heure actuelle, l'acquisition du terrain; nous ne voulons pas décider d'avance de la manière dont ces aménagements seront utilisés, mais nous élaborons des plans et en précisons les phases. Tout est encore matière à discussion.

Dans le cours ordinaire des événements, et même lorsqu'il s'agit de projets moins importants, nous consulterons les autorités municipales et régionales. Nous devons le faire, car nous ne pouvons nous passer de leurs services.

Cela s'applique également aux municipalités avoisinantes et je ne vois pas pourquoi les autorités du Toronto Métropolitain ne participeraient pas aux discussions. Ces discussions réuniraient naturellement les compagnies aériennes et les usagers également.

**M. Roberts:** J'aimerais discuter de l'indemnisation.

**Le président:** Monsieur Roberts, je crois que vous avez pris tout le temps qui vous était accordé.

**M. Roberts:** Oh. Vous me surveillez de beaucoup plus près que vous ne suivez M. Horner, monsieur le président.

**Le président:** C'est votre second tour.

[Texte]

**Mr. Roberts:** I will try to be brief.

**The Chairman:** I have four more speakers.

**An hon. Member:** Do you want these estimates put through tonight?

**Mr. Roberts:** I am more interested, frankly, in getting the answers to these questions. This is a very important decision which the government is taking. It is a question of a commitment of well over \$300 million. It is a substantial expenditure, and this is, in fact, going to be the only time we will have to discuss this in a Parliamentary forum. I think it is something that should be discussed for more than the 20 minutes that I had earlier and the 15 minutes I have had now.

**Mr. Robinson:** Give him another five minutes, Mr. Chairman. He can have it off my time.

**Mr. Roberts:** The question is that of what are known in jargon, I think, as uncompensated losers. I am particularly concerned because of a report I have received that was prepared in 1971 and sponsored by the National Academy of Sciences and the National Academy of Engineering in the United States. There have been suggestions that all people within the noise zone should have the option, for instance, of selling their property, rather than those most directly affected. There have been suggestions that people should be compensated for the cost of sound installation, for instance.

I believe in the understanding that you exchanged with the provincial government, there are indications that you were prepared to consider seriously claims that were presented to you for compensation from people in this area, not within the direct expropriation area. Mr. Chairman, I have just two brief questions after this, but it seems to me that the compensation question is an important one and I would like you to elaborate on what you are prepared to do to assist those people who do not have the right to be expropriated at the moment.

**Mr. Jamieson:** I think the short answer I can give you is that if in the event there are those who find that the carefully laid plans which we think will cover most eventualities, do not cover them, then we would treat them as if they were covered and deal with them in exactly the same way, either as individual expropriations or in some other form. I think that is implicit in the exchange of notes with the Government of Ontario.

**Mr. Roberts:** Yes. What proportion or what part of the cost of the installation will be perhaps recovered through user fees or through other forms of revenue which derive from the operation of the airport?

**Mr. Jamieson:** I would hope 100, maybe 100 plus.

**Mr. Roberts:** I am not talking about operating costs now.

**Mr. Jamieson:** The schedule is planned on a basis to ensure that it would be totally cost recoverable and, incidentally, that includes the capital cost for acquisition of lands.

**Mr. Roberts:** All right. Then just one brief question. I would like to try to summarize in my own words, from previous remarks of yours to the Committee, what seems to me to be your position on the question of a public hearing. It seems to me, and I want you either to agree or to correct me, that you said essentially this is a decision to be taken within the political process; you are the minister responsible, therefore, the ultimate decision and responsibility must be yours rather than that of some, say, judicial officer, but that you are prepared to ensure through the

[Interprétation]

**M. Roberts:** Je vais m'efforcer d'être bref.

**Le président:** J'ai encore 4 personnes à entendre.

**Une voix:** Avez-vous l'intention de voter les crédits ce soir?

**M. Roberts:** Il m'importe plus d'obtenir des réponses à ces questions. C'est une décision importante du Gouvernement. Le montant dépasse \$300 millions de dollars. Et c'est la seule chance que nous aurons d'en discuter entre parlementaires. J'estime que la question mérite plus que les 20 minutes dont j'ai déjà disposé et les 15 minutes qu'on m'accorde maintenant.

**M. Robinson:** Accordez-lui encore 5 minutes, monsieur le président, je lui cède cette part de mon temps.

**M. Roberts:** Ma question vise les personnes pesées. Je m'y intéresse particulièrement à cause d'un rapport, paru en 1971, sous l'égide de l'Académie nationale des Sciences et de l'Académie nationale du Génie civil et militaire, aux États-Unis. On a prétendu que toutes les personnes résidant dans la zone de son devraient être libres de vendre leur propriété plutôt que ceux qui sont directement affectés. On a aussi proposé l'indemnisation des personnes qui font installer des équipements de protection contre le son.

J'ai cru comprendre que vous aviez eu des pourparlers avec les gouvernements provinciaux en vue d'indemniser les personnes de la région résidant en dehors de la zone d'expropriation proprement dite. Monsieur le président, j'ai deux questions très courtes à poser après celle-ci, mais l'indemnisation me semble capitale et j'aimerais avoir plus de renseignements sur la manière dont ces personnes seront aidées.

**M. Jamieson:** La réponse la plus directe que je puisse vous donner est que, si certaines personnes ne sont pas couvertes par les plans que nous avons soigneusement élaborés, nous les considérerons couvertes ou leur assurerons quelque secours autrement. Je crois que cela est implicite dans les notes échangées avec le gouvernement de l'Ontario.

**M. Roberts:** Oui. Quelle proportion du recouvrement du coût des installations espérez-vous retirer des droits des usagers ou autres moyens de revenus prévu dans l'exploitation de l'aéroport?

**M. Jamieson:** Je dirais cent pour cent, peut-être plus.

**M. Roberts:** Je ne parle pas des frais d'exploitation.

**M. Jamieson:** Les plans visent à un recouvrement complet et, cela comprend entre autre, les immobilisations pour l'achat du terrain.

**M. Roberts:** Très bien. Alors une brève question. J'aimerais résumer, d'après les remarques que vous avez faites au Comité, l'attitude que vous adoptez sur la question de l'audience publique. Il me semble, mais corrigez-moi, au besoin, que vous avez dit, en substance, que cette décision était, dans son principe, politique; vous êtes responsable de cette décision qui dépend plus de vous que d'une autorité judiciaire, et vous êtes prêt à vous assurer par des audiences sur l'expropriation, ou par d'autres moyens, que le public et les personnes directement concernées auront



## [Text]

expropriation hearings, if that is possible, or perhaps if that is not possible, through some other form of hearings, that the public and the people who are affected by this proposal will have a full chance to present their views and bring witnesses to testify, and be able to look very closely at the government's specification and cross-examine about it, and although you are not prepared to delegate your necessary decision powers to somebody else, that a public forum will be provided for people to be able to present their arguments, their views, and try to rebut, if they can, the position which the government has taken. Is that correct?

**Mr. Jamieson:** Let me try to answer you by quoting the relevant section of the Expropriation Act which it seems to me goes a long way toward what you have just said. It says:

(4) Subject to subsection 3 the Minister shall, for the purposes of sections 7 and 8 and to the extent that it appears to him to be practicable and in the public interest to do so, make available to any person upon request any additional information that is available to the Minister as to the public work or other public purpose for which the interest to which a notice registered under this section relates is required by the Crown.

• 2140

I am quite prepared to do that and to give it the widest possible interpretation that is permissible under the law, in other words, to step up what has already been started by us a flow of factual information to let the various groups meet with our officials to go through the whole process.

I am asking the Justice Department for an interpretation of this with regard to making all of that data available to the Hearing Officer. I have not had an answer from the Justice Department in that regard, but it seems to me as a layman that there is nothing in here to prohibit me from giving the Hearing Officer all this data and he, in turn, using it as background material during the hearing of any objections that may be raised. On the fine points of your summary, I simply reserve my position with regard to such things as the calling of witnesses, because I am not sure there is a legal framework in which this can be done. But, in so far as letting objectors be heard, then, by all means, that is clearly covered under the act and I will give that act the broadest possible interpretation that I can in conjunction with my colleague, the Minister of Public Works.

**Mr. Robinson:** I thank you, Mr. Minister for your answer.

**Mr. Gilbert:** I would like a short supplementary on that. I wonder if the Minister has the act in front of him and if he would read the powers of the Hearing Officer with regard to his report.

**Mr. Jamieson:** The powers of the Hearing Officer are clearly stated; he hears and makes a report to the Minister and he is obliged to hear the objectors and these can be either people who are being expropriated or anyone else who may be interested.

**Mr. Gilbert:** Can the report include recommendations?

## [Interpretation]

l'occasion d'exposer leurs vues, de produire des témoins et de s'opposer aux propositions du Gouvernement, et, bien que vous ne soyez pas disposé à déléguer votre pouvoir, vous acceptez qu'un forum public permette des discussions libres qu'elles soient en faveur ou non de la proposition du Gouvernement?

**M. Jamieson:** Je vais essayer de vous répondre en vous citant l'article de la Loi sur les expropriations confirmant dans une grande mesure ce que vous venez de dire:

Sous réserve du paragraphe (3), le Ministre, doit, pour fins des articles 7 et 8 et dans la mesure où il lui apparaît praticable et d'intérêt public de le faire, mettre à la disposition de toute personne qui en fait la demande tous renseignements supplémentaires dont il dispose quant à l'ouvrage public ou autres fins d'intérêt public pour lequel ou laquelle la Couronne a besoin du droit visé par un avis enregistré en vertu du présent article.

Je suis tout disposé à lui donner une interprétation aussi large que la loi le permet, autrement dit à multiplier le nombre des entrevues entre les différents groupes et nos représentants officiels.

J'ai demandé au ministère de la Justice de nous dire si la loi permet de mettre tous ces renseignements à la disposition du commissaire d'enquête. Le ministère de la Justice ne m'a pas encore répondu mais il me semble, à moi, profane, que rien ici ne m'interdit de donner au commissaire d'enquête tous ces renseignements qui lui serviront en cours d'audience si des objections sont soulevées. A propos de question comme la convocation de témoins, je réserve ma position car je ne sais pas si c'est une procédure légale. Mais, par contre, la loi permet clairement aux opposants de se faire entendre et, dans ce cas, je choisirais l'interprétation la plus large possible sur laquelle mon collègue, le ministre des Travaux publics et moi-même pourrions nous entendre.

**M. Robinson:** Merci, monsieur le ministre.

**M. Gilbert:** Une question supplémentaire. Si le ministre a la loi sous les yeux, peut-il nous lire le passage traitant des pouvoirs du commissaire d'enquête au sujet de son rapport.

**M. Jamieson:** Les pouvoirs du commissaire d'enquête sont clairement définis: il écoute les objections et fait un rapport au ministre; il est tenu d'entendre les opposants qui peuvent être des expropriés et quiconque porte un intérêt à l'expropriation.

**M. Gilbert:** Le rapport peut-il contenir des recommandations?

[Texte]

**Mr. Jamieson:** Not in the sense of a judicial finding.

**Mr. Gilbert:** Therein lies the weakness of the Hearing Officer.

**Mr. Jamieson:** Again, we are back to the philosophical argument as to the weakness or otherwise of where the authority should rest. But I am bound by the act and I am saying that I will give the act the broadest possible interpretation.

**Mr. Gilbert:** That is why we thought you should have a public enquiry, Mr. Minister.

**The Chairman:** Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** Thank you, Mr. Chairman. I have two questions: one specifically about Halifax International Airport and the other about the Merchant Marine of Canada.

Last year, I made a sensible suggestion to the Minister about some passenger loading facilities at the Halifax International Airport and as a result all programs dealing with passenger loading and baggage loading never materialized and I hope I really did not stick my foot in it. I would like to know what the proposals are for that airport this year?

**Mr. Jamieson:** May I repeat my answer to you of last year and simply beg the indulgence of all the Haligonians on the grounds that the 1011s are a year late because of Lockheed's problems. In fact, our program for accommodating wide-bodied aircraft was set back by the troubles of Rolls Royce and Lockheed. That is the reason, it is not anything you did that caused it.

**Mr. McCleave:** May I turn to the Darling Report and . . .

**Mr. Jamieson:** Excuse me one second; I can give you a little more specific information here:

Modification of inspection areas in inbound baggage areas, \$850,000,

Total estimated cost of that project is \$850,000 as I mentioned.

Rebuild taxi way A—\$350,000

These two are in the current estimates and the loading gates and so on when the 1011s are put into use.

**Mr. McCleave:** Thank you. Now may I ask questions on the Darling Report. Does the government propose to implement the report and does the government propose to reserve the Canadian coastwise trade to Canadian ships and the Canadian Merchant Marine?

**Mr. Jamieson:** I cannot give you a specific answer because the matter is still being considered. I know what my own judgments are on it but it would not be proper for me to put those forward at this moment except in a general way. There are very strong differences of view in the Atlantic community on this question. I am looking at it from the standpoint of achieving the maximum amount of Merchant Marine activity, Canadian Flag activity, but I want to be sure, let me put it this way: in the process of doing so, I do not create a monopoly situation and this is where the difficulty lies. In other words, I have no problem with the principle of Canadian ships in the Canadian coasting trade. I will go even further and say that I am more attracted as a potential benefit to Atlantic Canada by the prospect of confining the servicing of offshore rigs and seismic work etc., to Canadian vessels. Here once again we

[Interprétation]

**M. Jamieson:** Pas au sens juridique.

**M. Gilbert:** C'est là la faiblesse du rôle du commissaire d'enquête.

**M. Jamieson:** C'est toujours la même controverse au sujet de la faiblesse ou de la délégation des pouvoirs. Mais je le répète, tout en m'en tenant à la loi, je l'interpréterai de la façon la plus large possible.

**M. Gilbert:** C'est pourquoi nous pensons que l'enquête devrait être publique, monsieur le ministre.

**Le président:** Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Merci, monsieur le président. J'ai deux questions à poser, l'une à propos de l'aéroport international d'Halifax et l'autre, au sujet de la Marine marchande du Canada.

L'année dernière, j'ai fait au ministre une suggestion raisonnable à propos des installations d'embarquement des passagers de l'aéroport international d'Halifax, et je constate qu'aucun programme d'amélioration des installations d'embarquement des passagers et des bagages n'a été réalisé; j'espère ne pas avoir mis les pieds dans le plat. Qu'a-t-on l'intention de faire à propos de cet aéroport, cette année?

**M. Jamieson:** Comme l'année dernière, je supplie les habitants d'Halifax d'être indulgents car les problèmes posés par les Lockheed ont retardé les 1011 d'un an. En fait, la mise en place d'installations destinées à recevoir les appareils de grande capacité a été retardée en raison des difficultés des sociétés Rolls Royce et Lockheed. C'est la seule raison, vous n'en n'êtes absolument pas responsable.

**M. McCleave:** J'en arrive au rapport Darling et . . .

**M. Jamieson:** Un instant, je peux vous donner des précisions:

Modification des services d'inspection et de la section des bagages entrants, \$850,000.

Comme je l'ai dit, le coût total estimatif de ce projet est de \$850,000.

Réfection de la voie de circulation «A»—\$350,000.

Ces deux postes sont prévus dans le budget ainsi que les portes d'embarquement, etc., qui seront installées lorsque les 1011 entreront en service.

**M. McCleave:** Merci. Je passe maintenant au rapport Darling. Le gouvernement a-t-il l'intention de tenir compte du rapport et de réserver le commerce côtier canadien aux bateaux canadiens et à la marine marchande canadienne?

**M. Jamieson:** Je ne peux pas vous donner une réponse définitive car la question est encore à l'étude. J'ai une opinion personnelle, mais il ne convient pas que je vous en fasse part, sinon d'une façon très générale. Les provinces de l'Atlantique ont un point de vue assez contraire. Pour ma part, j'essaie de promouvoir autant que possible les activités de la marine marchande, sous pavillon canadien, mais je désire prendre toutes les précautions nécessaires. Il ne faudrait pas créer un monopole et c'est néanmoins un danger certain. En d'autres termes, il n'y a aucun problème avec les navires canadiens qui naviguent le long des côtes. À mon avis, le service maritime dans l'Atlantique serait plus rentable si le Canada réservait aux navires canadiens l'entretien des plates-formes en haute-mer et les études sismiques uniquement. Je pense qu'un tel changement serait difficile et qu'il entraînerait des représailles



[Text]

have some difficulty because I understand that some Canadian ships are engaged in this kind of activity in foreign waters and this act might lead to retribution. However, I believe I can assure you that we will have some answers, at least partial answers, to this within a matter of a few weeks.

• 2145

**Mr. McCleave:** I could tell the Minister that if he wants to have the servicing of the offshore oil rigs done by Canadians or Canadian vessels he will find on examining the problem that the Maritimers find out about any contracts by phoning Calgary, then after having gone out there, they have to take a plane to Dallas, Texas to see if they can cut themselves in on a piece of the action and it is a large one and there are any number of government departments involved.

**Mr. Jamieson:** I am moving, and I think you will see the evidence of this within a short time, to clarify this situation to the extent that it is within government control. I do feel that this is a very legitimate area in which we should in fact assert a good degree of control and sovereignty.

**Mr. McCleave:** If we cannot get a slice of that pie with the interest there is in the East Coast oil exploration then we really deserve to chuck in the name of Canada.

**Mr. Jamieson:** May I be a little candid, even for the record, and say that I hope Atlantic members of Parliament would look very closely at the whole Darling report and if they would like to know where the opposition is coming from and apply some pressure I will not object in the least.

**Mr. McCleave:** Recently I raised the case of the vessel *Traveltal* whose history is rather well known including the mysterious circumstances under which it became a Singapore registry while plying in the placid waters of the Atlantic Ocean off Halifax, which it seems to me shows the Commonwealth shipping agreement is capable of abuse.

**Mr. Jamieson:** I agree.

**Mr. McCleave:** Is the government going to require that Commonwealth ships engaged in our coastal trade comply with such Canadian practices or laws or standards as fair labour standards, unemployment insurance, Canada Pension and the like.

**Mr. Jamieson:** This would have to be part of the answer that I propose to give with regard to our disposition of the Darling report. I can illustrate through the *Traveltal* the complexities of this problem and I do not do this, I assure you, with any attempt at embarrassment to you because you happen to come from Halifax. There was a position here where in fact there was a very useful development for Halifax having to do with the trans-shipment of automobiles and getting them moving quickly really was what brought this matter to a head. However, we have refused, I think I can say on behalf of my colleague the Minister of National Revenue, to extend any concessions to them I think beyond the end of this present month. Then they are obliged to comply with Canadian law and regulations.

On the larger question, this comes down of course to the extent to which we in a sense denounce the Commonwealth preference. If the vessels are Canadian flag vessels then presumably they would be subject to Canadian law and Canadian regulations in all their aspects. This is the way I understand it.

[Interpretation]

parce que certains de nos navires exercent les mêmes activités dans des eaux étrangères.

**M. McCleave:** Si le Ministre veut confier la responsabilité des plates-formes uniquement aux navires canadiens, il connaîtra certainement les mêmes difficultés que les habitants des Maritimes; quand ils veulent négocier un contrat, ils doivent téléphoner à Calgary, puis se rendre à Dallas (Texas) pour savoir s'ils peuvent prendre part à cette vaste entreprise dont s'occupent un grand nombre de ministères.

**M. Jamieson:** J'examine actuellement cette question et vous en verrez bientôt les résultats. Je pense que nous devrions revendiquer un certain degré de maîtrise et de souveraineté dans ce domaine.

**M. McCleave:** Si nous ne réussissons pas à saisir notre part d'intérêts dans l'exploitation pétrolière dans l'Est, nous pourrions nous en mordre les doigts.

**M. Jamieson:** Au risque de paraître naïf, j'avouerais que j'aimerais que les députés des provinces de l'Atlantique étudient le rapport Darling en détail; ils pourront ensuite déterminer les opposants et exercer une pression contre eux; je ne m'y opposerai pas du tout.

**M. McCleave:** Il n'y a pas longtemps, j'ai mentionné l'exemple du navire *Traveltal*. Nous sommes tous au courant de son histoire, et surtout des circonstances mystérieuses de son enregistrement au port de Singapour pendant qu'il circulait tranquillement au large d'Halifax. Voilà ce genre d'abus qui peut être commis en vertu de l'accord du Commonwealth sur la navigation.

**M. Jamieson:** Je suis tout à fait d'accord.

**M. McCleave:** En ce qui concerne les navires du Commonwealth qui naviguent le long de nos côtes, le gouvernement peut-il exiger d'eux qu'ils se soumettent à des coutumes, des lois ou des normes, les règlements du travail, l'assurance-chômage, le régime de pension du Canada et ainsi de suite?

**M. Jamieson:** Je mentionnerai ce point dans ma réponse sur le rapport Darling. Je peux citer le cas du *Travelta* pour illustrer la complexité de ce problème. Croyez-moi, je ne veux pas vous mettre dans l'embarras parce que vous venez d'Halifax. De fait, Halifax a pu prendre de l'expansion grâce au transbordement des voitures; ce projet a abouti en raison de la rapidité du service. Toutefois, je peux dire, au nom de mon collègue, le ministre du Revenu, que nous leur avons refusé toute prolongation au-delà du mois en cours. Dans ces conditions, ils doivent se conformer aux lois et aux règlements du Canada.

Dans une perspective plus vaste, cela démontre à quel point nous désapprouvons la politique du Commonwealth. Si les navires battent pavillon canadien, ils sont censés se soumettre entièrement aux lois et aux règlements canadiens. C'est ainsi que je le conçois.

[Texte]

**Mr. McCleave:** I think the Minister has hinted at things to come. Is this package to be expected, say, within a month?

**Mr. Jamieson:** Yes that is what I am aiming for, to get it resolved quickly because there are oil companies that would like to get in and know that they had some assurances in this business. I am venturing perhaps a little further than I ought to under the circumstances. What I see happening is perhaps a period of exemptions under certain circumstances, but only after public hearings.

**Mr. McCleave:** Thank you very much.

• 2150

**The Chairman:** Gentlemen, I wonder if the Committee would agree that we vote the estimates now to give a chance to those who have to go, because you know how hard it is to get a quorum and we have a quorum now. If the Committee agrees, I will call the votes and we can carry on with the questioning after. Is it agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

Votes, 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55 and 60, Ministry of Transport, agreed to.

Vote 70, Canadian National Railways, agreed to.

Votes 65, 85, 90, and 115, Pilotage Authority, agreed to.

Vote L110, Northern Transportation Company Limited, agreed to.

Votes 75 and 80, Canadian Transport Commission, agreed to.

**The Chairman:** Shall I report the estimates to the House?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Allmand, you have the floor.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I have a few questions which are not long. The first one is with respect to the taxi situation at Dorval. Many travellers are still complaining that the taxis are using a flat rate instead of the metered rate which they were supposed to use when they were given permission to go there. Are the authorities at the airport doing anything to try to curb this?

**Mr. Jamieson:** There is nothing that we can do, Mr. Allmand. Once we agreed, under the guidance of this Committee, to permit taxis to go to the airports, other than the control of the vehicles while they are on airport property their whole structure of fares, etc., is subject to provincial and/or municipal regulation. Therefore they are beyond our control under those circumstances.

**Mr. Allmand:** But I am correct in assuming that we let them on the airport on the condition that they would use metered service. I think that was the condition of letting them on.

**Mr. Jamieson:** No question that the intention was and the hope was and in a sense the condition was laid down that they would in fact use metered service. But as I say, once a taxi driver is half way down Décarie Boulevard somewhere, it is beyond our power to control him in any way; even, in fact, to permit him back in again. We do not license them, so it becomes a matter of honour or of public protest, but there is not very much that we can do about it, given these circumstances. The only thing we could do would be to rescind the right of all taxis.

[Interprétation]

**M. McCleave:** Monsieur le Ministre nous a donné un aperçu des questions dont nous traiterons à l'avenir. Pouvons-nous fixer un délai d'un mois?

**M. Jamieson:** Oui, je me propose de résoudre ces questions rapidement parce que certaines sociétés pétrolières aimeraient savoir quelles assurances nous pouvons leur donner. Je m'avance peut-être un peu plus que je ne le devrais, dans les circonstances. Je crois qu'il y aura peut-être une période d'exemption dans certains cas.

**M. McCleave:** Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Messieurs, vous savez qu'il est très difficile d'avoir le quorum, aussi, puisque nous l'avons je propose d'adopter les crédits maintenant afin de permettre à certains membres de partir. Le Comité est d'accord, je mettrai les crédits aux voix et nous pourrions ensuite reprendre les questions. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

Les Crédits 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55 et 60, ministère des Transports, adoptés.

Le Crédit 70, Chemins de fer nationaux du Canada, adopté.

Les Crédits 65, 85, 90 et 115, Administration de pilotage, adoptés.

Le Crédit L110, Société des transports du Nord Ltée, adopté.

Les Crédits 75 et 80, Commission canadienne des transports, adoptés.

**Le président:** Vais-je présenter le budget à la Chambre?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Monsieur Allmand, vous avez la parole.

**M. Allmand:** Monsieur le président, j'ai quelques questions assez brèves. La première a trait à la situation des taxis à l'aéroport de Dorval. Beaucoup de voyageurs se plaignent que les taxis utilisent un tarif fixe au lieu d'un tarif au compteur qu'ils doivent utiliser quand ils se rendent à l'aéroport. Est-ce que l'Administration de l'aéroport va faire quelque chose pour arrêter cette pratique?

**M. Jamieson:** Il n'y a rien que nous puissions faire, monsieur Allmand. Sous la direction de ce Comité, nous avons décidé de permettre aux taxis de se rendre aux aéroports, toute la question du tarif relève de la compétence provinciale et/ou municipale. Nous ne pouvons donc pas intervenir.

**M. Allmand:** Ai-je raison de prétendre que, lorsque nous leur avons donné la permission de se rendre à l'aéroport, c'était à condition qu'ils se servent du tarif au compteur. Je pense que c'était la condition que nous leur avions imposée.

**M. Jamieson:** Nous avions l'espoir qu'ils respecteraient la condition d'utiliser le tarif au compteur. Cependant, lorsqu'un chauffeur de taxi est à mi-chemin sur le boulevard Décarie, nous ne pouvons rien faire pour le contrôler et pour l'empêcher de revenir. Nous n'octroyons pas les permis. Il s'agit d'une question d'honneur ou de confrontation publique, mais il n'y a pas grand-chose à faire dans ces circonstances. Nous pourrions simplement retirer cette permission à tous les taxis.



[Text]

**Mr. Allmand:** I see. The only place we could enforce it is on Ministry of Transport property which is the airport property.

**Mr. Jamieson:** Right. I might add that the Dorval police—under our respect, if you like, for municipal authority, we accept the regulations of the township.

**Mr. Allmand:** Some people have suggested that we should have better information services at the airport for incoming travellers. It is a rather shocking experience for a traveller to get into a taxi and to arrive downtown in Montreal and have an \$8 or \$9 charge thrown at him, his first impression of Montreal is not too good. It has been suggested, as I say, that the travellers' information services in the airport, not only for taxis and airporters but for many other things, be improved.

• 2155

**Mr. Jamieson:** We have already improved them quite substantially, in my judgment, and I have done this incognito, if you like. Mr. Stoner has made a personal campaign of improving our information services at both Toronto and Montreal. We have hostesses and if someone asks them, they will advise them of the meter system, but I am sure you can appreciate the magnitude of the problem.

It is very difficult. I guess it is a case of "let the buyer beware". I do not know what more we could do but, if there are suggestions as to how we could do it, we would be glad to introduce them.

**Mr. Allmand:** I am glad to hear that the information services have improved. Maybe my last experience and the complaints I got were prior to the improvement.

**Mr. Jamieson:** Well, people may not go to the information service.

**Mr. Stoner:** There is one point, Mr. Allmand, that perhaps has some relevance and that we hoped would help. The province did increase the meter rate and we thought this would lead the taxis to drop the flat rate. We have talked informally to the municipality of Dorval, on whom we must rely for the policing, and we will continue to talk to them and hope, as the Minister said, as a matter of trust and good faith, that this will be enforced.

**Mr. Allmand:** My next question is with respect to the motor traffic safety bureau. I notice that you have increased your estimates for that bureau and I see that there are 57 man-days allocated for the bureau. I wonder if you could tell us what percentage of those man-days are involved in inspections and how many in research and in any other major area of work.

**Mr. Jamieson:** I would suspect that a good deal of that would be inspection but I am not certain. I could be wrong, but we could probably find out.

**Mr. Allmand:** If you wish, I will go on to another question and you can give me that answer later.

[Interpretation]

**M. Allmand:** Je vois. Le seul endroit où nous pourrions faire respecter cette condition est sur le terrain du ministère des Transports, le terrain de l'aéroport.

**M. Jamieson:** C'est exact. Je pourrais ajouter que nous respectons l'autorité municipale et les règlements de la ville.

**M. Allmand:** Quelques personnes ont suggéré qu'on devrait avoir de meilleurs services d'information à l'aéroport pour les voyageurs. Ce n'est guère agréable pour un voyageur de prendre un taxi pour aller à Montréal et devoir payer \$8 ou \$9. Sa première impression de Montréal n'est pas tellement bonne. On a proposé, comme je l'ai dit, d'améliorer les services de renseignements à l'intention des voyageurs, à l'aéroport, non seulement en ce qui concerne les taxis et les taxis d'aéroports, mais aussi plusieurs autres services.

**M. Jamieson:** Nous les avons déjà améliorés de façon assez remarquable, à mon avis, et je l'ai fait sans que personne ne s'en aperçoive. Monsieur Stoner a lui-même mené campagne afin d'améliorer nos services de renseignements aux aéroports de Toronto et de Montréal. Nous avons des hôtesse à ces endroits et elles répondent aux demandes de renseignements au sujet du système de compteurs. Mais je suis certain que vous comprenez l'ampleur du problème.

Cela comporte certaines difficultés. Il s'agit plutôt «d'avertir le client de se méfier». Je ne sais pas ce que nous pourrions faire de plus, mais s'il y a des suggestions quant à la façon de procéder, nous les mettrons en pratique avec plaisir.

**M. Allmand:** Il me fait plaisir d'apprendre qu'il y a eu amélioration du côté des services de renseignements. Peut-être ma dernière expérience et les plaintes qui m'ont été adressées précédaient-elles cette amélioration?

**M. Jamieson:** Il y a quand même des gens qui ne s'adressent pas à ces services.

**M. Stoner:** Il y a un autre point qui a trait à cette situation et qui, nous l'espérons, aurait pu aider à la corriger. La province a augmenté le tarif des compteurs et nous avons pensé que cela amènerait les taxis à ne plus exiger le tarif forfaitaire. Nous avons eu des entretiens non officiels avec la municipalité de Dorval, à laquelle il faut s'en remettre au sujet de la réglementation. Nous espérons poursuivre ces entretiens et, comme le ministre l'a dit, pouvoir mettre le règlement en vigueur, dans un climat de confiance et de sincérité.

**M. Allmand:** Ma prochaine question concerne le bureau de la sécurité automobile. Je constate une augmentation des prévisions budgétaires pour ce bureau ainsi qu'une affectation de 57 jours-hommes à ce bureau. Quel pourcentage de ces jours-hommes est consacré aux vérifications et quel est celui des recherches et des autres travaux importants?

**M. Jamieson:** Je pense que les vérifications prennent une bonne partie, mais je n'en suis pas sûr. Il se peut que je n'aie pas raison, mais nous pourrions établir la proportion.

**M. Allmand:** Voici maintenant une autre question à laquelle vous pourrez répondre plus tard, si vous le désirez.

[Texte]

**Mr. Jamieson:** Fine, yes.

**Mr. Allmand:** Mr. Minister, I have a few questions here with respect to certain highway projects, and I do not know whether they come completely or at all under your jurisdiction but I will ask you about them.

One is with respect to the discussions to pave the Alaska highway. Have they progressed any further than they had been? I was up there with another Committee less than a year ago and many of our Canadian people in the Yukon and northern British Columbia were pushing for this particular paving project.

**Mr. Jamieson:** I do not have direct responsibility for the Alaska highway. My responsibility is as the co-ordinating agency for planning of all federal participation in highways in Canada, and in that capacity, I know something of the Alaska problem.

The difficulty is, in the first instance, as you may know, we have had no success to date in making any kind of an arrangement with the United States, which is a prime user of the highway. Indeed, the President himself, as I recall, vetoed a joint study some months ago.

In order to make the highway even close to acceptable standards, a significant portion of it, perhaps one-third, would have to be rebuilt over an entirely different route. This section is so bad—it is over muskeg—and was built under such conditions, that it is not capable, after all these years—if it ever was—of being upgraded.

There is a section between Fort Nelson and Fort St. John, and this section of 40-odd miles is in very bad shape. We are looking at the possibility of doing something with it but it is still a question of trying to obtain some sort of an arrangement with the United States or, conversely, making some arrangements with British Columbia. British Columbia says it will take over any mileage of the Alaska Highway within British Columbia provided we upgrade it and pave it first. We have not been able, to date at least, to make any sort of arrangement either with British Columbia or with the United States. In the meantime the maintenance costs on the highway are increasing very sharply each year. My recollection is some \$3,000,000 in the current year, something of that order, and something will definitely have to be done about it within a relatively short time.

• 2200

**Mr. Allmand:** Another highway that this Committee had something to say about was the proposed highway from Churchill Falls to Esker and then down to the St. Lawrence River. As a matter of fact, in our report of two years ago when we went up to Labrador and so on, we recommended that such a highway be built and that the federal government participate.

I understand that the government of Newfoundland is going ahead with the part from—I think from Esker to Churchill Falls or to Goose Bay—I am not too sure exactly—and that the Quebec government is improving parts heading from the St. Lawrence River up towards Esker. Has the federal government been asked to participate in this work at all?

**Mr. Jamieson:** Not up to the present time in any formal sense. The former government of Newfoundland was in the process of negotiating with the Province of Quebec on a combined effort on their parts, plus a joint appeal to the federal government to join them in the project. I am reasonably certain that that initiative will be revived by the

[Interprétation]

**M. Jamieson:** Très bien.

**M. Allmand:** J'aimerais poser quelques questions au sujet de certains projets de construction routière, quoique je ne sache pas s'ils sont tous de votre ressort ou non.

Tout d'abord, en ce qui a trait aux discussions relatives au revêtement de la route de l'Alaska, y a-t-il eu quelque progrès? J'ai été dans cette région avec un autre Comité, il y a moins d'un an, et plusieurs Canadiens du Yukon et du nord de la Colombie-Britannique s'intéressaient vivement à ce projet.

**M. Jamieson:** Je ne suis pas chargé de la question de la route de l'Alaska. Mon travail consiste à coordonner la participation du gouvernement fédéral à tous les projets de construction routière et c'est pour cette raison que je connais le problème de la route de l'Alaska.

Le principal problème est que nous n'avons pas réussi, jusqu'à ce jour, à parvenir à une entente avec les États-Unis, qui s'en serviront davantage. En fait, je me souviens que le Président s'est opposé, il y a quelques mois, à une étude conjointe.

Si nous voulons que la route soit conforme à certaines normes acceptables, il faudra refaire une bonne partie de la route, et peut-être même le tiers, en la faisant passer ailleurs. Cette partie est en si mauvais état, car elle a été construite dans des marécages, et dans des conditions déplorables, qu'il n'est plus possible, après tout ce temps, de la réparer.

Un tronçon d'environ 40 milles entre Fort Nelson et Fort St. John est en très mauvais état. Nous étudions la possibilité de le réparer, mais il est encore question de conclure une entente avec les États-Unis et, du même coup, avec la Colombie-Britannique. La Colombie-Britannique dit qu'elle se chargera de la portion de la route de l'Alaska qui traverse la province à condition que nous l'améliorions et que nous l'asphaltions. Jusqu'à présent nous n'avons pas pu parvenir à un accord, soit avec la Colombie-Britannique, soit avec les États-Unis. En attendant, les frais d'entretien de la route s'accroissent sensiblement chaque année. Je pense qu'il s'agit d'environ 3 millions de dollars pour cette année, et assurément il faudra faire quelque chose à ce sujet avant longtemps.

**M. Allmand:** L'autre route dont voulait parler le Comité est celle que l'on a proposée entre Churchill Falls et Esker en direction du fleuve Saint-Laurent. En fait il y a deux ans, dans notre rapport après notre voyage au Labrador, nous avions recommandé la construction d'une telle route avec la participation du gouvernement fédéral.

Il me semble que le gouvernement de Terre-Neuve ait déjà commencé le tronçon qui reliera Esker et Churchill Falls ou Goose Bay, je ne suis pas très sûr, et que le gouvernement du Québec améliore la portion entre le Saint-Laurent et Esker. A-t-on demandé la participation du gouvernement fédéral à ces travaux?

**M. Jamieson:** Pas d'une façon officielle jusqu'à présent. L'ancien gouvernement de Terre-Neuve menait des négociations avec la province de Québec afin d'unir leurs efforts pour les parties qui les intéressaient, et de requérir conjointement l'aide du gouvernement fédéral. Je suis raisonnablement sûr que le gouvernement actuel de Terre-



[Text]

existing government of Newfoundland, but to date nothing in the way of a formal request has come forward. I can report—and I am sure this is no breach of confidence—that the new Premier of Newfoundland and I discussed this matter and he agreed that probably the best route out of Western Labrador at least was in something close to the directions that you have mentioned.

**Mr. Allmand:** The other highway is the Maine corridor road from Montreal to New Brunswick, and it keeps coming to the fore every so often. Is that still under research?

**Mr. Jamieson:** It appears at the moment to be dormant. There was an initiative taken in the United States about two years ago with an attempt to have a national highway—I am not sure if they call it a federal or national highway in the United States—constructed from New England directly into upper New York State. Representations by the promoters, that is the Chamber of Commerce people, were made to us at that point as to whether or not we would be interested in a link-up that would enter New Brunswick.

Subsequent to that, the efforts of that group in the United States were rejected by the federal department of transport. In other words, this idea was not approved by the federal authorities which make those decisions in that country. To the best of my knowledge the matter is dormant at the present time.

**Mr. Allmand:** You had two projects in operation this past year with respect to urban transportation. These were projects entitled dial-a-bus. One is in Regina—I think the federal government helped finance these things—and the other one, a research project on dial-a-bus in Montreal. Do you have the results of these research projects yet?

**Mr. Jamieson:** Yes. The Regina project is in operation and a manual with regard to it is now prepared and I think it is a matter of public knowledge.

**Mr. Allmand:** Can we get a copy of this manual?

**Mr. Jamieson:** By all means. I will ask somebody to make a note to make it available.

On the Montreal one I would have to ask one of my colleagues what the status on it is at the present time. Or would you be good enough to let me look that one up and send you the information?

**Mr. Allmand:** Right. I wanted to ask you also about the Voyageur air cushion vehicle. The second one was due for delivery shortly; maybe it has been delivered now. In the press release that you put out when it was being put into operation, you said that this was part of an industrial development program like STOL and it was hoped that this new technology could be developed in Canada and that this vehicle could be sold in other countries. What is the status of the Voyageur? Are more going to be produced and how is it working out?

• 2205

**Mr. Jamieson:** We hope that more will be produced. We have acquired the second one off the line. I think it is still in the Toronto area; as of last Thursday it was undergoing certain tests there. It is our intention then to move it to various locations to test it under various types of conditions, particularly in the North, for instance, but also on

[Interpretation]

Neuve reprendra cette initiative, mais jusqu'à ce jour aucune requête officielle ne nous a été adressée. Je puis dire, et je suis certain de ne pas dévoiler de secret, que j'en ai parlé avec le nouveau premier ministre de Terre-Neuve qui a convenu que le meilleur itinéraire à partir de l'Ouest du Labrador était à peu près celui que vous avez indiqué.

**M. Allmand:** L'autre route est celle du corridor du Maine entre Montréal et le Nouveau-Brunswick, et il en est très souvent question. Fait-on toujours des recherches à ce sujet?

**M. Jamieson:** Le projet semble être en veilleuse à l'heure actuelle. Il y a environ deux ans les États-Unis ont pris des mesures initiales visant à installer une route nationale, je ne suis pas certain si les Américains disent fédérale ou nationale, entre la Nouvelle-Angleterre et la partie supérieure de l'État de New-York. Les promoteurs, à savoir les gens de la Chambre de commerce, nous ont adressé des instances afin de savoir si nous nous intéressions à un raccordement en direction du Nouveau-Brunswick.

À la suite de cela, le ministère fédéral des Transports a rejeté les efforts des Américains. En d'autres termes, cette idée n'a pas été approuvée par les autorités fédérales dont ces décisions dépendent au Canada. Pour autant que je sache ce projet est en veilleuse à l'heure actuelle.

**M. Allmand:** L'an passé vous aviez deux projets en cours en ce qui concerne les transports urbains. Le titre donné à ces projets était: «appelez un autobus». L'un se trouve à Regina—je pense que le gouvernement fédéral y a apporté une aide financière—et l'autre projet semblable a été entrepris à Montréal, à titre d'expérience. Êtes-vous déjà en possession des résultats de ces recherches?

**M. Jamieson:** Oui. Le projet de Regina fonctionne et l'on prépare une brochure à ce sujet; je crois que la question est de notoriété publique.

**M. Allmand:** Pourrions-nous avoir un exemplaire de cette brochure?

**M. Jamieson:** Sûrement. Je vais demander qu'on s'occupe de sa distribution.

Pour celui de Montréal, il me faut demander à mes collègues à quel point il en est à l'heure actuelle. Ou me permettriez-vous de prendre des renseignements et de vous les communiquer par la suite?

**M. Allmand:** Bien sûr. Je voulais simplement vous poser des questions au sujet du véhicule «Voyageur» sur coussins d'air. Il était question de livrer le second très bientôt; peut-être l'a-t-il déjà été. Dans le communiqué de presse que vous avez publié lors de sa mise en opération, vous déclariez qu'il faisait partie du programme de développement industriel comme le service d'avions à décollage et atterrissage court et qu'on espérait pouvoir mettre au point cette nouvelle technologie au Canada pour vendre ensuite ce véhicule aux autres pays. Qu'en est-il du Voya-

geur? Va-t-on le produire en plus grande quantité et comment se comporte-t-il?

**M. Jamieson:** Nous espérons en construire de nouveaux. Le deuxième vient de sortir de l'usine. Je crois qu'il est encore dans la région de Toronto; Jeudi dernier, on le soumettait à différents tests. Nous avons ensuite l'intention de le soumettre aux conditions de diverses régions, en particulier du Nord, mais aussi de la côte Ouest, et de

[Texte]

the West Coast and over different kinds of terrain. This will not only be useful to us nationally in terms of adding to our transportation family of vehicles but it will also be useful in terms of its demonstration capabilities for foreign sales. We are quite optimistic about it.

**Mr. Allmand:** Have you considered adapting the Hovercraft which was a DND vehicle? Has your research operation considered looking at that from the point of view of private and commercial possibilities?

**Mr. Jamieson:** Are you speaking of the Hovercraft or the hydrofoil?

**Mr. Allmand:** The hydrofoil, pardon me.

**Mr. Jamieson:** The hydrofoil has no what I might describe as commercial application at the present time. In the first instance, the operating costs are extremely high to achieve the speeds necessary. Secondly, the payload is very low in relation to the operating costs. Third, the foils themselves are extremely vulnerable in terms of foreign objects in the water for instance, therefore, we could use it only in very confined spaces. The only possibility that I personally can see for it in the future is some form of passenger vehicle in some relatively short haul service, such as, for instance, the P.E.I. service, but the problem there as with the Newfoundland service, is that the great majority of the passengers want to have their automobiles travel with them and the hydrofoil unlike the Hovercraft is incapable of doing that.

**Mr. Allmand:** Mr. Minister, as the local port authorities are going to assume an important role in our port administration is it possible for this Committee to examine some of the port authorities? For example, I would be interested in having this Committee meet the Montreal Port Authority to question them about how their successes and failures. In your opinion, should this be done under your estimates or under the estimates of the National Harbours Board.

**Mr. Jamieson:** It could more appropriately be done under the National Harbours Board and I would also suggest that any such formal inquiry would be at this stage premature since none of the authorities is more than four or five months old and most of them are only three weeks old.

**Mr. Allmand:** Montreal was November 25.

**Mr. Jamieson:** Well we will split hairs over a few days. However, I am sure that the port authority would be delighted if you or any other Montreal member wanted to have a discussion with them to arrange to have you attend one of their meetings. Mr. Taylor of the National Harbours Board is here and we will take note of that if you wanted to have a more direct conversation with them.

**Mr. Allmand:** This is my last question, Mr. Chairman. You mentioned earlier the LRC trains and we have already had the development of the turbo trains. Because we have not had CNR before us recently I am wondering if you can give us any information about the return of the turbo train. Also I know that your department is financing research on LRC trains. What is the status of that research and do you see any possibilities there?

[Interprétation]

divers genres de terrain. Non seulement ces études seront-elles utiles à l'intérieur du pays, en permettant d'agrandir la famille de nos véhicules de transport, mais elles feront aussi la preuve des possibilités du véhicule en vue des ventes à l'étranger. Nous sommes très confiants à cet égard.

**M. Allmand:** Avez-vous pensé à adopter l'Hovercraft, qui était un véhicule du MDN? Votre service de recherche a-t-il examiné les possibilités d'exploitation privée et commerciale de ce véhicule?

**M. Jamieson:** Voulez-vous parler de l'Hovercraft ou de l'hydroglisseur?

**M. Allmand:** De l'hydroglisseur, excusez-moi.

**M. Jamieson:** A l'heure actuelle, on n'a trouvé aucune application commerciale de l'hydroglisseur. En premier lieu, il coûterait extrêmement cher d'atteindre les vitesses nécessaires. Deuxièmement, la charge utile est insuffisante, eu égard aux frais d'exploitation. Troisièmement, les surfaces portantes sont très fragiles et pourraient s'abîmer au contact d'objets étrangers dans l'eau, de sorte qu'on ne pourrait utiliser l'hydroglisseur qu'en certains endroits. Selon moi, la seule utilisation future possible de ce véhicule est de le faire servir au transport de passagers sur de courtes distances, comme par exemple entre l'Île-du-Prince-Édouard et la côte. Mais le problème qui se pose à cet endroit, comme à Terre-Neuve, c'est que la plupart des passagers veulent faire transporter leur voiture avec eux et l'hydroglisseur, au contraire de l'Hovercraft, ne peut offrir ce service.

**M. Allmand:** Monsieur le Ministre, comme les autorités portuaires sont destinées à jouer un rôle important dans l'administration des ports, est-il possible pour notre comité d'en rencontrer certaines? Par exemple, j'aimerais que les autorités du port de Montréal viennent faire part au Comité de leurs succès et de leurs échecs. A votre avis, devrions-nous nous baser sur vos évaluations ou sur celles du conseil des ports nationaux?

**M. Jamieson:** Sur celles du Conseil. Je suis aussi d'avis qu'une enquête en règle serait prématurée à l'heure actuelle, étant donné qu'aucune de ces administrations n'a plus de quatre ou cinq mois d'existence et que la plupart d'entre elles n'en ont que trois semaines.

**M. Allmand:** Celle de Montréal a été créée le 25 novembre.

**M. Jamieson:** Nous n'allons pas couper les cheveux en quatre pour quelques jours. Cependant, je suis certain que les administrateurs du port seraient très heureux de vous accueillir, vous ou un autre député de Montréal, à l'une de leurs réunions. M. Taylor, du conseil des ports nationaux, est ici et prendra note de votre désir de les rencontrer.

**M. Allmand:** Voici ma dernière question, monsieur le président. Vous avez déjà parlé des trains LRC, et nous connaissons le turbo-train. Comme nous n'avons pas rencontré de représentants du CN dernièrement, peut-être pourriez-vous nous renseigner sur le retour du turbo-train. Je sais aussi que votre ministère subventionne la recherche sur le train LRC. Où en est cette recherche et croyez-vous qu'elle amènera des possibilités intéressantes?



[Text]

**Mr. Jamieson:** On the LRC, that is the Light Rapid Comfortable, there have been a couple of demonstration runs. I think they turned up some deficiencies, but on the other hand enough promise to warrant continuing with the project, at least for the foreseeable future.

The turbo train situation is that United Aircraft, which is the owner of the turbo train and, in fact, financed its whole development in Canada exclusively at no charge to Canadian National or to the Canadian government, feels now and felt as of some months ago, that they had, in fact, found the answers to the major difficulties that were being encountered. As a result, within the last several weeks I have authorized, to the extent that it was necessary for me to authorize, and certainly given consent to Canadian National to fund the further research and development work that is necessary on the Turbo train. I believe they expect and are confident that it will be ready for successful operation by the fall of this year.

• 2210

**Mr. Allmand:** My expert in trains, Charley Turner, reminded me earlier this evening that when we are thinking of new trains—and I was thinking of the LRC trains—we should test them in the winter-time as well.

**Mr. Jamieson:** I mentioned that this was coming out in the fall because I made the precise point both to United Aircraft and to Canadian National that it was pointless for us to do this unless they were satisfied that the corrections they were making would be capable of being accommodated to winter conditions. I might say that I do not pretend to understand all of the intricacies, but they now feel that a fixed train is part of the solution, that is, that it is a sort of permanent single length at all times rather than being a variable length train, and that there are deficiencies that have turned up in the turbos which they now think they know how to fix.

**Mr. Allmand:** You were going to give me the answer to the percentage of the 57 man-years that are in research and in testing. Did you find that out?

**Mr. Stoner:** I do not have that precise information, Mr. Allmand. It does increase the total staff of the road and highway safety branch to 107 and, as you say, there are 57 additional positions.

**Mr. Allmand:** The total is now 107?

**Mr. Stoner:** The total is 107.

**Mr. Cornblat:** If I could say a word about this, the authorized man-years for that branch in 1972-1973 is 57 man-years.

**Mr. Allmand:** That is what I thought.

**Mr. Cornblat:** Their staff at the moment is around 50 and they hope that in the very near future they will be able to build up to 57, which is what is authorized. I do not know what percentage of that 57 is devoted to the inspection function, but in addition to their own staff they do a lot of this work through contracting out to universities and other agencies. I can get that precise information for you.

**Mr. Allmand:** Sir, I notice that the amount for contributions to motor vehicle safety research has declined from \$50,000 to \$30,000. There is one item in the Estimates that says that under grants and contributions.

[Interpretation]

**M. Jamieson:** En ce qui concerne le LRC, c'est-à-dire le train léger, rapide et confortable, il y a eu une ou deux séances de démonstration. Je crois qu'elles ont révélé quelques défauts, mais d'autre part elles ont montré que le projet valait la peine d'être poursuivi, au moins dans l'immédiat.

A l'heure actuelle, *United Aircraft*, qui est propriétaire du turbo-train et qui en a, en fait, financé entièrement la mise au point, sans que le CN ou le gouvernement canadien n'aient à fournir de fonds, croit maintenant avoir surmonté les principales difficultés qu'elle avait rencontrées. C'est pourquoi j'ai récemment autorisé le Canadien National, dans la mesure où je devais le faire, à financer les autres travaux de recherche et de développement nécessaires à la mise au point du turbo-train. Je pense qu'ils s'attendent qu'il puisse être exploité dès l'automne prochain et ils ont bon espoir d'y réussir.

**M. Allmand:** Mon conseiller en matière de trains, Charley Turner, m'a rappelé plus tôt ce soir que lorsque nous songeons à de nouveaux trains, comme le train LRC, il faudrait aussi les mettre à l'essai durant l'hiver.

**M. Jamieson:** J'ai dit que le train serait prêt à l'automne prochain parce que j'ai fait savoir à la société *United Aircraft* et au Canadien National que tout cela serait inutile, quant à nous, s'ils n'étaient pas certains que les modifications apportées au train pourraient tenir compte des conditions climatiques d'hiver. J'ajouterai que je ne prétends pas comprendre tous ces problèmes, mais ils sont maintenant d'avis qu'un train fixe solutionnera partiellement le problème, c'est-à-dire que le train aura toujours la même longueur, de façon permanente, plutôt que d'avoir une longueur variable, et qu'on pense maintenant pouvoir corriger certains défauts qu'on a découverts sur les turbines.

**M. Allmand:** Vous deviez me dire le pourcentage des 57 années-hommes consacrées à la recherche et aux essais. L'avez-vous trouvé?

**M. Stoner:** Je n'ai pas ce renseignement précis, monsieur Allmand. Le nombre total d'employés de la Direction de la sécurité routière passe à 107 et, comme vous le dites, il y a 57 postes de plus.

**M. Allmand:** Le nombre total est maintenant de 107?

**M. Stoner:** Le nombre total est de 107.

**M. Cornblat:** A ce sujet, j'aimerais dire que le nombre permis d'années-hommes pour cette direction, pour l'année 1972-1973, est de 57.

**M. Allmand:** C'est ce que je pensais.

**M. Cornblat:** Le personnel comprend présentement une cinquantaine de personnes et on espère pouvoir le porter sous peu à 57, soit le nombre d'employés permis. Je ne sais pas quelle proportion du personnel se consacre à des travaux de vérification, mais en plus de ces personnes, un grand nombre de travaux dans ce domaine sont répartis entre des universités et d'autres organismes. J'essaierai de vous donner ces renseignements.

**M. Allmand:** Je constate que les contributions à la recherche en matière de sécurité automobile sont passées de \$50,000 à \$30,000. J'ai vu cela dans les prévisions budgétaires, à l'article des subventions et des contributions.

[Texte]

**Mr. Cornblat:** It is a grant to one particular activity to which, curiously enough, the major contributor over the years has been DPW. The two grants together continue the level that has been given to this activity in past years.

**Mr. Jamieson:** But our total expenditures are very nearly up by two-thirds.

**Mr. Allmand:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Robinson.

**Mr. Robinson:** Thank you. I know everybody wants to be on their way, so I will be very, very short, Mr. Chairman.

Mr. Minister, what is the time schedule for the development of Pickering Aripot?

**Mr. Jamieson:** If one is speaking of the actual construction, this has not been settled by any means. I assume it will be January or February of next year before the full expropriation process, if you like, is completed. There is a time frame within which the expropriation has to start and be completed. Nevertheless, there is usually a spillover on these matters. So, even if everything were to go smoothly, we would not be into what I would call conceptual planning until late 1973, and more likely 1974, so that a start-up of operations before 1978 is highly unlikely.

**Mr. Robinson:** Will the opposition at the present time in any way change the time schedule?

**Mr. Jamieson:** I do not anticipate that it will unless there were some major change in technology. I think this would be the only thing. As I said in my earlier testimony today, I do not anticipate, on the currently visible horizon, that there will be any dramatic change in technology that would change it.

**Mr. Robinson:** Has any civil litigation been commenced up until now?

**Mr. Jamieson:** Any . . . ?

**Mr. Robinson:** Any civil litigation been commenced up until now?

**Mr. Jamieson:** No, not to my knowledge.

**Mr. Robinson:** If there are delays, will those delays in any way affect the traffic at Malton?

• 2215

**Mr. Jamieson:** Yes, of course, it is hypothetical because the object of the exercise is to ensure that difficulties will not be involved in it and that one will phase in as the other reaches what we call the peak. If we were to be delayed beyond 1978-79 as scheduled or let us say very close to the nineteen eighties—and I guess you cannot get much closer than that—then unquestionably if we had encountered serious delays, then this would change the situation at Malton, yes.

**Mr. Robinson:** Is the S.A.N.A. group in contact with your department concerning the Pickering site?

[Interprétation]

**M. Cornblat:** C'est une subvention destinée à un programme particulier et, chose assez singulière, le ministère des Travaux publics y a apporté depuis nombre d'années la plus importante contribution. Les deux subventions réunies s'élèvent au même montant que nous accordions à ce programme au cours des dernières années.

**M. Jamieson:** Mais nos dépenses globales augmentent de près des deux tiers.

**M. Allmand:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Robinson.

**M. Robinson:** Je sais que tous désirent que la séance soit levée et je serai donc très bref, monsieur le président.

Monsieur le ministre, quel est le calendrier des travaux de l'aéroport de Pickering?

**M. Jamieson:** Si vous parlez de la construction proprement dite, aucun calendrier n'a encore été fixé. Je pense qu'il faudra attendre janvier ou février prochains avant d'avoir terminé toutes les expropriations. Les expropriations doivent commencer et se terminer selon des dates limites établies. Néanmoins, il y a habituellement des délais avant que tout ne soit terminé. Par conséquent, même si tout va très bien, nous n'entreprendrons pas ce que j'appelle la planification générale avant la fin de l'année 1973, peut-être même seulement en 1974, de sorte que l'exploitation ne débutera probablement pas avant 1978.

**M. Robinson:** L'opposition que vous rencontrez présentement pourra-t-elle de quelque manière changer le calendrier des travaux?

**M. Jamieson:** Je ne le pense pas, à moins qu'un important changement technique ne survienne d'ici là. Ce serait la seule possibilité. Comme je l'ai dit lors de mon témoignage précédent, aujourd'hui, je ne prévois pas, pour le moment, de changement technique qui puisse le modifier.

**M. Robinson:** Des poursuites judiciaires ont-elles été intentées jusqu'à maintenant?

**M. Jamieson:** Des . . .

**M. Robinson:** Des poursuites judiciaires ont-elles été intentées jusqu'à maintenant?

**M. Jamieson:** Non, pas que je sache.

**M. Robinson:** S'il y a des retards, pourront-ils affecter de quelque manière que ce soit la circulation aérienne à Malton?

**M. Jamieson:** Oui, c'est bien sûr hypothétique car l'objectif consistait à faire en sorte qu'il n'y ait pas de difficultés et à arriver à lancer ce programme alors que l'autre fonctionne à plein rendement. Si nous devons dépasser la date prévue, qui est 1978-1979, disons pratiquement 1980—je pense qu'on ne peut aller plus loin—il ne fait aucun doute que si nous rencontrions des retards sérieux, la situation changerait certainement à Malton.

**M. Robinson:** Le groupe S.A.A.B. a-t-il pris contact avec votre ministère à propos du site de Pickering?



**[Text]**

**Mr. Jamieson:** I have not heard anything from the S.A.N.A. group with regard to Pickering personally. It is possible that they have contacted others, but not me.

**Mr. Robinson:** Would you be prepared to make a commitment at this time, Mr. Minister, that regardless of what transpires at the Pickering site, the Malton site will not be influenced in a way that is going to make the S.A.N.A. group come to life and be concerned about noise pollution as they were when there was talk of expansion at Malton Airport?

**Mr. Jamieson:** I think I have made it very clear. I have no reservations now about repeating that we believe any further major expansion at Malton beyond passenger-handling facilities, which everybody agrees are needed, is not desirable. This is my position quite clearly. I see no reason why I should change my mind or my judgment in that regard. As you know, there are those who are arguing for an expansion in Malton. I reject that as being the solution to our problem. To that extent, I can answer you in the positive.

**Mr. Robinson:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** This completes your estimates, Mr. Minister. I want to thank you and all your staff for answering all the questions so well.

**Mr. Jamieson:** Thank you.

**The Chairman:** This Committee is adjourned to the call of the Chair. Thank you.

**[Interpretation]**

**M. Jamieson:** Personnellement, je n'ai rien reçu de ce groupe pour ce qui est de Pickering. D'autres peut-être, mais pas moi.

**M. Robinson:** Seriez-vous disposé à faire une déclaration, monsieur le ministre, selon laquelle, quoiqu'on puisse dire à Pickering, l'emplacement de Malton ne provoquera pas une levée de boucliers de la part du groupe S.A.A.B. qui pourrait s'inquiéter des nuisances engendrées, comme lors que l'on a parlé d'agrandir l'aéroport de Malton?

**M. Jamieson:** Je pense l'avoir précisé très clairement. Je suis entièrement d'accord pour répéter qu'à notre avis, toute autre augmentation importante des installations de l'aéroport de Malton, compte non tenu des installations de réception des passagers qui sont, de l'avis de tous, nécessaires, n'est pas souhaitable. C'est là, très clairement, ma position. Je ne vois pas pourquoi je changerais d'avis à ce sujet. Comme vous le savez, cette expansion a certains partisans. Je ne pense pas que cela soit une solution au problème. Dans cette mesure, je ne puis vous répondre que par l'affirmative.

**M. Robinson:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Voilà qui met un terme à l'examen de votre budget, monsieur le ministre. Je tiens à vous remercier, ainsi que votre personnel, pour avoir aussi bien répondu à toutes les questions.

**M. Jamieson:** Merci.

**Le président:** La séance est levée. Merci.













CA1 XC 27  
-T82

Government  
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Monday, May 29, 1972

London, Ontario

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 10

Le lundi 29 mai 1972

London, Ontario

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Passenger Service

South Western Ontario

CONCERNANT:

Service voyageur

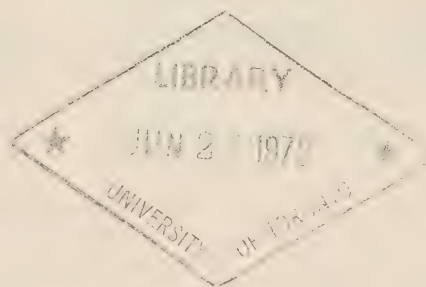
dans le sud-ouest de l'Ontario

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand	Hales
Buchanan	Howe
Danforth	Loiselle
Duquet	Matte
Forget	McKinley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

McNulty	Saltsman
Noble	Skoberg
Roberts	Whelan
Rock	Whicher—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On May 26, 1972

Messrs. Buchanan, Whelan, Whicher, Danforth, Skoberg and Saltsman replaced Messrs. Corriveau, Lajoie, Robinson, McCleave, Gilbert and Rose.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement.

le 26 mai 1972

MM. Buchanan, Whelan, Whicher, Danforth, Skoberg et Saltsman remplacent MM. Corriveau, Lajoie, Robinson, McCleave, Gilbert et Rose.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

Monday, May 29, 1972  
(17)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in London, at 9.40 a.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*), presiding.

*Members present:* Messrs. Buchanan, Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Skoberg, Turner (*London East*), Whicher—(10).

*Witnesses:* Mr. & Mrs. J. I. Cooper, Tillsonburg. *From the Province of Ontario:* Mr. D. Burtnick, Counsel. *From the London and District Railway Workers Council:* Mr. George Flood, Recording Secretary, Mr. A. E. Bernhardt, Secretary.

The Committee had for consideration the adequacy of the passenger service in South Western Ontario.

The witnesses presented their views to the Committee and were questioned by the members thereon.

*Ordered,*—that the brief of the Tillsonburg District Memorial Hospital be printed as an appendix (*see appendix TC-6*).

At 12.15 p.m., the Committee adjourned until 2.00 p.m. this date.

## AFTERNOON SITTING

(18)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in London, at 2.00 p.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*), presiding.

*Members present:* Messrs. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Skoberg, Turner (*London East*), Whicher—(9).

*Witnesses:* Mr. W. J. Weir, P. Eng., Lambton Chapter, the Association of Professional Engineers of the Province of Ontario. Mr. Edward P. Banninga, P. Eng., Sarnia. *From the Canadian National Railway:* Mr. A. Allan Brown, Solicitor.

The members questioned the witnesses.

Mr. Banninga filed with the Clerk approximately six hundred names of Sarnia citizens who expressed their desire for continued rail service to Sarnia. (Exhibit TC-1)

At 3.50 p.m., the Committee adjourned until 9.30 a.m., May 30, 1972.

## PROCÈS-VERBAL

Le lundi 29 mai 1972  
(17)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à London à 9 h. 40; le vice-président, M. Turner (*London-Est*), occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Buchanan, Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Skoberg, Turner (*London-Est*), Whicher—(10).

*Témoins:* M. et M<sup>me</sup> J. I. Cooper, Tillsonburg, *De la province d'Ontario:* M. D. Burtnick, avocat-conseil. *Du Railway Workers Council de London et de la région:* M. George Flood, secrétaire archiviste, M. A. E. Bernhardt, secrétaire.

Le Comité doit étudier si le service-voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario est satisfaisant.

Les témoins font connaître leurs vues au Comité et répondent aux questions.

Il est décidé, que le mémoire du «*Memorial Hospital*» du district de Tillsonburg soit joint en appendice (*voir appendice TC-6*).

A 12 h. 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 h. 00 cet après-midi.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(18)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à London, à 14 h. 00; le vice-président, M. Turner (*London-Est*), occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Skoberg, Turner (*London-Est*), Whicher—(9).

*Témoins:* M. W. J. Weir, Ingénieur, section régionale de Lambton de l'Association des Ingénieurs professionnels de la province d'Ontario. M. Edward P. Banninga, Ingénieur, Sarnia. *Du Canadien National:* M. A. Allan Brown, avocat.

Les témoins répondent aux questions.

M. Banninga remet au greffier une liste d'environ 600 noms de citoyens de Sarnia qui expriment le souhait que le service-voyageurs soit prolongé jusqu'à Sarnia. (Exhibit TC-1)

A 15 h. 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 9 h. 30, le 30 mai 1972.

Le greffier du Comité  
R.V. Virr

Clerk of the Committee



## EVIDENCE

(Recorded by Electronics Apparatus)

Monday, May 29, 1972.

• 0938

[Text]

**The Vice-Chairman:** I will call the meeting to order. Members of the Transport Committee, ladies and gentlemen, welcome to the hearings of the Standing Committee on Transport and Communications.

The members of this Committee have been authorized by an order passed in the House of Commons to visit the cities of London, Chatham, Stratford and Walkerton, Ontario and to hold hearings and take evidence on the adequacy of passenger service in southwestern Ontario.

We will follow our usual procedure of asking the witnesses to make short opening statements, followed by questioning by the various members of this Committee.

At this time I would like to introduce to you our guest, Mr. A. R. Cummings Thom. He is a Clerk-Assistant of the Australian Senate and he is here in Canada to see how the Transport Committee operates. Mr. Thom.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, if we have time as the day proceeds it might be interesting for the Committee to have Mr. Thom sit in with us so we could talk to him a little about the committee system in Australia to see whether ours is the best, or if we can improve ours, or anything like that.

**The Vice-Chairman:** Do members of the Committee agree?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Skoberg:** Possibly we can make him an honorary member of the Committee, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** He became that last night. Are there representatives here from the City of London, Ontario and the province of Ontario?

I call on Mr. and Mrs. Cooper from Tillsonburg, Ontario, presenting a brief as private citizens. Mr. Cooper.

**Mr. John Irwin Cooper (Private citizen):** Thank you. Mr. Chairman and gentlemen, I should like to outline my brief, considering first of all minimal federal responsibilities for transportation.

The Government of Canada should insure that Canadians have adequate railway passenger service at a reasonable cost. This service should bring people within reach of the larger cities and provide coast to coast travel. Neither air nor road travel is a satisfactory substitute, though both might be used as auxiliaries to railway passenger service.

When service already exists or could exist along the main lines of the railway to enable persons to go and come from a major centre and conduct business there in a single day, the federal government or the federal and provincial governments should have the responsibility of providing public transport to allow places within easy reach of the main lines to make use of it. Canadians who pay federal taxes to subsidize the main lines of the railways should not have their ability to use them depend upon municipal finance or upon possession of a large private income.

• 0943

The present situation in general terms in that the two major Canadian railways, the Canadian National and the Canadian Pacific, are currently following policies which fall far short of the principles outlined before. By their abandonment of branch lines, the railways have deprived towns and cities off the main lines of the means of reach-

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 29 mai 1972

[Interpretation]

**Le vice-président:** La séance est ouverte. Mesdames, messieurs, soyez les bienvenus aux audiences du Comité permanent des transports et des communications.

Par suite d'une ordonnance de la Chambre des communes, les membres de ce Comité ont été autorisés à visiter les villes de London, Chatham, Stratford et Walkerton, en Ontario, et de tenir des audiences et recevoir des témoignages portant sur le service de transport de passagers dans le sud-ouest de l'Ontario.

Selon notre procédure habituelle, nous demanderons aux témoins de faire une courte déclaration d'ouverture avant de répondre aux questions des divers membres de ce Comité.

J'aimerais maintenant vous présenter notre invité, M. A. R. Cummings Thom, greffier adjoint du sénat de l'Australie. Il est venu au Canada afin de voir comment le Comité des transports fonctionne. Monsieur Thom.

**M. Howe:** Monsieur le président, si nous avons le temps, il serait intéressant d'avoir M. Thom parmi nous afin que nous puissions comparer notre système de comités avec le système australien, en vue d'améliorer le nôtre, si possible.

**Le vice-président:** Les membres du Comité sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Skoberg:** Peut-être serait-il possible de le nommer membre honoraire du Comité, monsieur le président.

**Le vice-président:** Il l'est devenu hier soir. Avons-nous des représentants de la ville de London, Ontario, et de la province de l'Ontario parmi nous?

J'invite M. et Mme Cooper de Tillsonburg, Ontario, à nous présenter un mémoire en tant que citoyens privés. Monsieur Cooper.

**M. John Irwin Cooper (Citoyen):** Je vous remercie. Monsieur le président et messieurs, je voudrais faire ressortir les points saillants de mon mémoire en considérant d'abord les responsabilités minimales du gouvernement fédéral dans le domaine des transports.

Le gouvernement du Canada devrait assurer un service ferroviaire adéquat pour les passagers canadiens à un coût raisonnable. Ce service devrait faciliter les voyages dans les grands centres et d'un bout du pays à l'autre. Les transports par air ou par route ne peuvent lui être substitués; bien qu'ils puissent faire office d'auxiliaires du service ferroviaire passager.

Lorsqu'un service existe ou pourrait exister sur les voies principales de chemins de fer, permettant aux personnes de se rendre pour affaires dans un centre important et d'en revenir dans la même journée, le gouvernement fédéral ou les gouvernements fédéral et provinciaux devraient voir à faciliter l'accès à ces services de transport public aux habitants des localités environnantes. Les contribuables canadiens qui subventionnent les voies principales

ferroviaires ne devraient pas en être privés à cause du manque de ressources d'une municipalité ou la faiblesse de leur propre revenu.

Dans le cas présent, il semble que les deux chemins de fer canadiens principaux, le Canadien National et le Canadien Pacifique, ont adopté des politiques qui sont loin de

## [Texte]

ing them. By closing stations on the main lines themselves, additional people are denied passenger service. A very large part of the Canadian public is being cheated. It is forced to pay heavily in taxation to maintain the railways, and it receives nothing but freight service in return.

The present situation with respect to Tillsonburg—rail passenger service is that it is non-existent. The town of Tillsonburg is "served" by four railways, the Canadian National, the Canadian Pacific, the Penncentral, the Norfolk and Western, the former Wabash. In each instance the station exists but it is no longer used for passenger purposes. Till recently, one could at least secure a Canadian National timetable and buy a ticket in Tillsonburg. We now have nothing but a telephone information service, which by no means takes the place of having a timetable to study. Even the Tillsonburg Travel Agency is not supplied with a copy of the Canadian National railway timetable.

No public transportation connects Tillsonburg with the main line. Bus service on a commercial basis has been tried and found to be non-profitable.

Bus transportation is inadequate. There are two Canada Coach Line buses along Highway No. 3 to Toronto and a Greyhound bus once a day by way of St. Thomas to London but these are useless for railway connection except points west of London, and they are completely useless for a round trip by day, such as one could make by rail to London or Toronto from Ingersoll or Woodstock. The single bus to London arrives in London at 1.05 p.m., two hours after the only bus for Tillsonburg has left.

Return fare by taxi from Tillsonburg to the main line through Ingersoll costs approximately \$12 and this is, of course, return fare. Fare one way, as quoted by the two Tillsonburg taxis, was \$5.50 and \$6.00 respectively. This amount, of course, does not include tips. For many people who do not own or do not feel like driving a car, \$12 is a grossly disproportionate cost to add to the cost of a short railway trip.

One might go by bus to London and return the same day by train to Ingersoll and taxi to Tillsonburg. An analysis of the cost of that route is revealing: one-way fare by bus, Tillsonburg to London, \$2.15; fare by train, London to Ingersoll, \$1.15; taxi Ingersoll to Tillsonburg, \$5.50; total cost for the round trip, \$8.80.

To go to Toronto and back the same day one must go to Woodstock. Each of the two early morning trains travels from London to Toronto in approximately two hours but neither one is allowed to stop at Ingersoll. We must pay taxi fare to Woodstock, \$7.50 or \$8, exclusive of tip. Returning, one can stop at Ingersoll. Analysis of the cost of the day's round fare to Toronto—it depends, of course, on the employment of the various days, red, white or blue. The taxi fare would be approximately \$14; the train's return fare is \$7.75; the total cost of the round trip varies between \$21.75 and \$23.30.

Two things are to be noted: one, the difference in cost between Ingersoll and Woodstock on train is an average of 25 cents, depending again by the day, while the difference in taxi fare, to the two places is \$2; second, the cost of travelling 95 miles by train from Ingersoll to Toronto is \$4, while the cost of taxi from Tillsonburg to Ingersoll, 16 miles, is \$6.

• 0948

The average rate per mile from Ingersoll on a blue day to Toronto by Canadian National is 5 cents. At this rate, the connecting transportation from Tillsonburg to Ingersoll should not cost more than 80 cents; and the people of

## [Interprétation]

satisfaire le principe que je viens de décrire. En fermant certaines lignes secondaires, les sociétés ferroviaires ont privé des villes et villages de moyens d'atteindre les lignes principales. On refuse de servir d'autres passagers en fermant des gares sur les voies principales. Une très grande proportion du public canadien est exploitée. On l'oblige à payer des impôts considérables afin de maintenir les chemins de fer, et ils ne reçoivent qu'un service de fret en retour.

Il faut dire qu'actuellement la ville de Tillsonburg n'a pas de service ferroviaire de passagers. Elle est desservie par quatre chemins de fer: Le Canadien National, le Canadien Pacifique, le Penn Central, le Norfolk et le Western, l'ancien Wabash. Dans chaque cas, une gare existe mais n'offre plus de service aux passagers. Il y a quelque temps, on pouvait au moins se procurer un horaire du Canadien National ou acheter un billet à Tillsonburg. Maintenant nous devons compter sur un service d'information par téléphone, ce qui est un substitut très pauvre de l'horaire écrit. L'agence de voyage Tillsonburg n'a même pas des exemplaires de l'horaire du Canadien National.

Aucun moyen de transport public ne relie Tillsonburg à la ligne principale. Le service d'autobus qui avait été mis en place s'est avéré non-rentable.

Le transport par autobus est insuffisant. Deux autobus de *Canada Coach Line* parcourent la route n° 3 vers Toronto et un autobus *Greyhound* fait le trajet chaque jour de St. Thomas à London; excepté pour des endroits à l'ouest de London, ces services n'offrent pas de correspondance pour les chemins de fer et il est tout à fait inutile de penser à faire un voyage aller-retour dans une même journée, comme il serait possible de le faire par train vers London ou Toronto à partir d'Ingersoll ou Woodstock. Le seul autobus allant à London y arrive vers 1 h 05 p.m., deux heures après le départ du seul autobus allant vers Tillsonburg.

Pour se rendre de Tillsonburg à la ligne principale en passant par Ingersoll, le tarif par taxi, passage aller-retour, se monte à presque \$12. Les deux compagnies de taxi à Tillsonburg demandent \$5.50 et \$6 respectivement pour un passage aller-simple. Naturellement, il faut y ajouter le pourboire. Pour beaucoup de personnes qui ne possèdent pas de voiture ou ne désirent pas conduire, qu'il faille ajouter \$12 au coût d'un petit voyage par chemin de fer semble tout à fait disproportionné.

On pourrait prendre un autobus pour London et revenir dans le même jour par train jusqu'à Ingersoll et se rendre à Tillsonburg par taxi. Voici une analyse des coûts encourus pour ce voyage: billet à sens unique par autobus, Tillsonburg à London, \$2.15; billet par train, London à Ingersoll, \$1.15; taxi d'Ingersoll à Tillsonburg, \$5.50; coût total du voyage aller-retour, \$8.80.

Pour aller à Toronto et en revenir dans la même journée, il faut passer par Woodstock. Les deux trains qui partent de London tôt le matin se rendent à Toronto en deux heures environ mais aucun ne peut s'arrêter à Ingersoll. Nous devons prendre un taxi jusqu'à Woodstock, ce qui se monte à \$7.50 ou \$8, sans les pourboires. Au retour, on peut s'arrêter à Ingersoll. Le coût d'un aller-retour à Toronto dans la même journée varie selon le jour de voyage, rouge, blanc ou bleu. Le taxi coûte environ \$14; le

billet aller-retour en train, \$7.75; le coût total d'un voyage aller-retour varie entre \$21.75 et \$23.30

Voilà deux choses à noter: d'abord, la différence du coût entre Ingersoll et Woodstock par train est en moyenne 25



## [Text]

Tillsonburg should be able to go to London for \$1.95 (1.15 plus 80 cents); to Toronto for \$4.80 on a red day, and for \$5.60 on a blue day.

Particularly affected by the lack of transportation are the elderly, often those who can least afford to pay an extra \$12 or \$16 to go out of and return to town. They lose doubly, because not only can they not afford to leave the town themselves but neither can their relatives travelling by train from distant places afford to come to them frequently.

Second, young people, for example nurses, if they do not own cars, are discouraged from coming to work in Tillsonburg because of the difficulty and the cost of going out of it for a day or for a weekend. This means a loss to the whole town. I hope there will be a brief presented by the Memorial Hospital in support of this particular contention.

Other classes of people are affected: for example, the people who need to go to the London hospital for periodic treatment who are dependent upon volunteer services operated by altruistic organizations such as, for example, the Canadian Cancer Society.

Not only the elderly, the car-less and the sick lament the complete lack of public transportation of any kind that would allow a person to go either to London or Toronto and back in the same day: most provincial business demanding attention in person requires a trip to Toronto, for example, on the part of hospital officials. Toronto is also the regional centre for much federal government business, and for many national organizations. London is similarly the regional centre for many provincial organizations, governmental and ecclesiastical. People with cars would gladly leave them home, thereby decreasing pollution and traffic congestion in the city, if they had public transportation at rail rates to connect with the trains.

Public transportation at reasonable rates should be provided to meet all trains stopping at Ingersoll, and either three additional trains now stopping only at Woodstock should be required to stop at Ingersoll as well or public transportation to Woodstock should be provided.

I will not burden you with the details of these additional trains but it would be advantageous and necessary to the convenience of the people of Tillsonburg if trains could be required to stop at Ingersoll in order, first, that it would be possible to reach Toronto early enough in the morning to transact business, and second, that trains to London should be convenient. The westbound train that leaves Toronto at 2310 hours should be compelled to stop at Tillsonburg. This would enable people to take advantage of evening entertainments in Toronto or some business date that had been prolonged beyond its expected time.

To this I should like to add, first, that I believe that this brief presented by myself will be the only one presented in person from Tillsonburg because of the lack of public transportation. I came here by my own means and at my own cost. Second, the people of Tillsonburg are constantly inhibited and put to difficulty by not being able to easily reach the outside. Only yesterday the congregation of St. John the Evangelist Church in Tillsonburg was compelled to hire a bus to take them to Ingersoll in order to reach London by train to take part in the Service of Witness in St. Paul's Cathedral.

• 0953

Thirdly, the Town of Tillsonburg, between 1872 and 1917 by means of no fewer than 14 by-laws, came to the assistance of the railways, which now offer no passenger assist-

## [Interpretation]

cents, selon le jour du voyage, tandis que la différence d'un voyage aux deux endroits par taxi est de \$2; deuxièmement, le voyage en train d'Ingersoll à Toronto (95 milles) coûte \$4, tandis que le taxi de Tillsonburg à Ingersoll (16 milles) coûte \$6.

Le coût moyen par mille d'Ingersoll à Toronto par le Canadien national est de 5 sous un jour bleu. Selon ce tarif, le transport de Tillsonburg à Ingersoll ne devrait pas dépasser 80 cents; et les gens de Tillsonburg devraient pouvoir aller à London pour \$1.95 (\$1.15 plus 80 cents); à Toronto pour \$4.80 (jours rouges) et pour \$5.60 (jours bleus).

Les personnes âgées sont plus particulièrement touchées par ce manque de transport; très souvent elles sont les moins capables de payer \$12 ou \$16 supplémentaires quand elles veulent se déplacer. Elles sont doublement pénalisées, car non seulement elles ne peuvent se payer le luxe de voyager elles-mêmes, mais elles sont privées des visites fréquentes de leur famille, lorsque celle-ci doit venir de loin par le train.

De plus, les jeunes, par exemple les infirmières, qui n'ont pas d'auto, sont peu incités à travailler à Tillsonburg à cause de la difficulté d'accès et du coût des voyages d'un jour ou d'une fin de semaine. Toute la ville en souffre. J'espère que l'hôpital Mémorial présentera un mémoire sur ce point particulier.

D'autres classes de gens en sont touchées. Par exemple, les gens qui doivent aller à l'hôpital de London pour des traitements réguliers doivent compter sur des services offerts par des organisations bénévoles telles que, par exemple, la société canadienne du cancer.

A ceux qui n'ont pas de voiture, aux malades, aux vieillards, se joignent d'autres qui déplorent également le manque total de transport public permettant le voyage aller-retour à London ou Toronto en une seule journée: la conduite d'affaires provinciales nécessitant la présence en personne exige des voyages à Toronto, par exemple, des responsables d'hôpitaux. De plus, Toronto est un centre régional pour beaucoup d'affaires relevant du gouvernement fédéral, ainsi que pour beaucoup d'organisations nationales. De même, London est un centre régional pour beaucoup d'organisations provinciales, gouvernementales et ecclésiastiques. Ceux qui ont des voitures les laisseraient volontiers à la maison, diminuant ainsi la pollution et la congestion de la circulation de la ville, s'ils avaient un moyen de transport public à un tarif comparable aux chemins de fer, qui leur permette de se rendre au train.

Il nous faudrait un moyen de transport public à des coûts raisonnables qui permette de prendre tous les trains qui s'arrêtent à Ingersoll; et les trois autres trains qui arrêtent seulement à Woodstock maintenant devraient s'arrêter à Ingersoll aussi, ou alors il faudrait offrir également un moyen de transport public jusqu'à Woodstock.

Je ne voudrais pas vous ennuyer avec trop de détails au sujet de ces trains additionnels, mais il serait avantageux et nécessaire pour les gens de Tillsonburg de faire arrêter les trains à Ingersoll afin, d'abord, de leur permettre d'arriver assez tôt à Toronto pour s'occuper de leurs affaires et, deuxièmement, que les trains allant vers London passent à des heures convenables. Le train qui quitte Toronto à 23h10, en direction de l'Ouest, devrait être obligé d'arrê-

ter à Tillsonburg. Ceci permettrait aux gens de passer une soirée à Toronto ou de terminer des affaires qui se sont prolongées de façon inattendue.

## [Texte]

ance at Tillsonburg. The assistance has taken the form of either remission of taxes or outright grants of money. I believe I am correct in saying that the money grants have amounted to something like \$23,000 in respect of both the present Canadian National and the Canadian Pacific Railways, which are at the moment offering nothing to the people of Tillsonburg in passenger service in return.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Cooper. I shall now call on the members to question Mr. Cooper. Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I would like to congratulate Mr. Cooper on the detail of his submission, and the fact that he has given a tremendous amount of consideration to the problem that has been presented to all of us in southwestern Ontario for many years with regard to rail transportation. This is what this Committee is all about, to go into the problems that you have in Tillsonburg.

A question, Mr. Cooper. How large is Tillsonburg?

**Mr. Cooper:** The population, I believe, is about 7,500 but of course it is a centre of a very, very much larger countryside which, like Tillsonburg itself, is completely deprived of public passenger transportation apart from the operations of the buses.

**Mr. Howe:** When was this service discontinued?

**Mr. Cooper:** I am sorry I cannot answer that question directly. We used to be able to travel regularly between Ingersoll and Tillsonburg or between Brantford and Tillsonburg either by Canadian Pacific—with respect to Ingersoll and Tillsonburg—or Canadian National with regard to Brantford and Tillsonburg.

**Mr. Howe:** Was this a continuing thing? Did it happen all at once or were there hearings before the Board of Transport Commissioners, which is now the Canadian Transport Commission? Were there any hearings in your area to allow you to appear in connection with the discontinuance of this service?

**Mr. Cooper:** I cannot answer that question because I have become a resident of Tillsonburg only within the last year. While I visited the town frequently before, I have simply no recollection of what was done.

**Mr. Howe:** So you do not have any idea whether there were hearings before this service was discontinued indicating the reasons for its being discontinued, or why the trains ceased stopping?

## [Interprétation]

A ceci, j'ajouterais, d'abord, que ce mémoire sera probablement le seul présenté par un citoyen de Tillsonburg au sujet du manque de transport en commun. Je suis venu ici par mes propres moyens et à mes propres frais. Deuxièmement, les gens de Tillsonburg sont constamment brimés et rencontrent des difficultés de communication avec l'extérieur. Hier encore, la congrégation de l'église de Saint Jean l'Évangéliste à Tillsonburg a dû louer un autobus afin de se rendre à Ingersoll et de voyager par train à London afin de participer à un service dans la cathédrale St. Paul.

En troisième lieu, la ville de Tillsonburg a aidé les chemins de fer de 1872 à 1917, en ne proclamant pas moins de 14 règlements municipaux, et maintenant on n'offre aucun service passager à Tillsonburg. La ville apportait son aide soit en accordant une remise de taxes ou en faisant des subventions directes. Je crois ne pas faire d'erreur en disant que les montants accordés dont ont profité les chemins de fer nationaux du Canada et le Canadien Pacifique s'élevaient à environ 23,000 dollars alors que ces sociétés n'offrent pour le moment aucun service passager à la population de Tillsonburg en remerciement de cette aide.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Cooper. Je vais maintenant demander aux membres du Comité de poser des questions à M. Cooper. Monsieur Howe a la parole.

**M. Howe:** Monsieur le président, j'aimerais féliciter M. Cooper pour sa présentation détaillée, et aussi parce qu'il a accordé une si grande attention aux problèmes qui nous ont été présentés à tous pendant tellement d'années dans la région sud-ouest de l'Ontario en ce qui concerne le transport par chemin de fer. C'est vraiment la raison d'être du comité de d'examiner les problèmes auxquels Tillsonburg fait face.

J'aurais une question à vous poser, monsieur Cooper. Quelle est l'envergure de Tillsonburg?

**M. Cooper:** Je crois que la population est d'environ 7,500 âmes, mais la ville est bien sûr le centre d'une région beaucoup plus importante, qui tout comme Tillsonburg même, est complètement dépourvue d'un service de transports publics pour les passagers, à l'exception d'un service d'autobus.

**M. Howe:** Quand ce service a-t-il été arrêté?

**M. Cooper:** Je m'excuse de ne pas pouvoir répondre directement à cette question. Nous avons l'habitude de pouvoir voyager régulièrement entre Ingersoll et Tillsonburg par le Canadien Pacifique, ou entre Brantford et Tillsonburg par le Canadien National.

**M. Howe:** Était-ce un service continu? L'arrêt a-t-il été soudain ou y a-t-il eu des séances ou des comparutions devant les commissaires du Conseil des transports, qui est maintenant la Commission canadienne des Transports? A-t-on organisé des séances publiques dans votre région pour vous permettre de venir présenter des instances au sujet de l'interruption de ce service?

**M. Cooper:** Je ne peux pas répondre à cette question car je suis résident de Tillsonburg depuis moins d'un an. J'y venais fréquemment auparavant, mais je ne peux me souvenir de ce qui a été fait.

**M. Howe:** Vous ne savez donc pas du tout s'il y a eu des séances publiques avant que le service soit interrompu, afin de faire savoir les raisons de cette interruption ou pourquoi les trains cessaient leurs arrêts dans la ville?



[Text]

**Mr. Cooper:** No, I am sorry. I have not.

**Mr. Howe:** You are on a branch line, I understand.

**Mr. Cooper:** No. Excuse me. There are the two main lines: there is the Penncentral, formerly Michigan Central, and the Norfolk and Western, formerly the Wabash. The old Michigan Central, of course, was the Canada Southern of historic times and the Norfolk and Western—Wabash—was, again historically, the heir line of the Great Western Railway. Both were main lines from the Niagara River west to the Detroit River.

**Mr. Howe:** Neither one is a subsidiary of our main railway companies in Canada, the CN and the CP.

**Mr. Cooper:** No. The Penncentral, of course, is a United States organization. The Norfolk and Western operates, I believe, under a rental agreement with the Canadian National because that line through the southern part of Tillsonburg was built originally by the Great Western, the competitor of the Grand Trunk.

When the Great Western itself passed under Grand Trunk control about 1882, the southern line passed also. Then it was leased, under terms that I do not know, to the Wabash, and then the Wabash to the Norfolk and Western.

• 0958

**Mr. Howe:** Mr. Cooper, you do not have any understanding of why they eased stopping at Tillsonburg? There was not a hearing, nor any indication that there were not enough passengers getting on there? The problem we are finding is that the railways gradually reduced the quality and quantity of their service until people did not want to use their lines and somebody would then say they were unprofitable. You did not have that experience?

**Mr. Cooper:** As I say, I cannot answer the question because I was not a resident of Tillsonburg, and I think it would be presumptuous for me offer what would be simply an opinion or a guess.

**Mr. Howe:** The alternate bus service that is there certainly is not adequate?

**Mr. Cooper:** It is simply totally inadequate. There are only the buses operating east and west along highway No. 3, and you have to change at Hamilton or at St. Thomas. The pleasure, of course, that a person has hoping to a make railway connection and struggling with baggage I leave to your imagination.

**Mr. Howe:** A final question, Mr. Cooper. Do you think the railways can make their timetables and their service efficient and comfortable enough to get people off their own wheels and back to the public transport? This is the whole problem with regard to pollution these days. Do you think it is possible for the railways to do this?

**Mr. Cooper:** I think it is possible as a gradual, if I may put it this way, a long-term process. I think comfort has to be understood. I think the first element in comfort is convenience, the frequency with which the railways stop at stations. I think it is perfectly absurd to consider comfort in terms of plush upholstery and the services of hostesses, and heaven alone knows what all, in the trains themselves. What we want is the ability to get out of and

[Interpretation]

**M. Cooper:** Non, je suis désolé, mais je l'ignore.

**M. Howe:** Vous êtes situé sur une ligne secondaire, si je comprends bien.

**M. Cooper:** Non, pardonnez-moi il y a deux lignes principales: il y a la Penncentral, autrefois la Michigan Central, et également la Norfolk and Western, anciennement la Wabash. L'ancienne Michigan Central, était bien sûr autrefois le parcours sud du Canada et la Norfolk and Western, c'est-à-dire la Wabash, était également autrefois la ligne qui avait succédé à la Great Western Railway. C'était là les deux lignes principales qui allaient de la rivière Niagara à l'ouest jusqu'à la rivière Détroit.

**M. Howe:** Aucune d'entre elles n'est une ligne tributaire de l'une de nos principales sociétés de chemins de fer au Canada, c'est-à-dire le CN et le CP.

**M. Cooper:** Non, la Penncentral est bien sûr américaine; la Norfolk and Western, je crois, fonctionne en vertu d'un bail qu'elle a signé avec le CN parce que cette ligne, qui traverse la partie sud de Tillsonburg, a été construite au début par Great Western, c'est-à-dire le concurrent direct de la ligne du Grand Tronc.

Lorsque la Great Western a été elle-même acquise par la Compagnie du Grand Tronc, vers 1882, la ligne de la partie sud a subi le même sort. Elle a été ensuite louée, selon des conditions que j'ignore, à la Wabash, et ensuite cette dernière l'a louée à la Norfolk and Western.

**M. Howe:** Monsieur Cooper, vous n'avez aucune idée de la raison pour laquelle on a supprimé les arrêts à Tillsonburg? Il n'y a pas eu de séance publique, et l'on n'a pas fait savoir qu'il n'y avait pas assez de passagers qui utilisaient ces trains? Le problème est que les chemins de fer ont réduit graduellement la qualité et la fréquence de leurs services jusqu'au moment où les gens ne voulaient plus les utiliser et où quelqu'un a pu dire que la ligne n'était plus rentable. Ce n'est pas ce que vous avez constaté?

**M. Cooper:** Comme je l'ai dit, je ne peux pas répondre à la question car je n'habitais pas Tillsonburg, et je crois qu'il serait présomptueux de ma part d'exprimer ce qui ne serait qu'une opinion mal fondée.

**M. Howe:** Le service d'autobus qui a été offert en compensation n'est certainement pas suffisant?

**M. Cooper:** Il est tout simplement insuffisant. Il n'y a que les autobus qui vont de l'est à l'ouest et vice versa sur la route no 3, et il faut changer à Hamilton ou à St-Thomas. Je vous laisse imaginer le plaisir qu'une personne éprouve à espérer arriver à temps pour prendre une correspondance et à se battre avec ses bagages.

**M. Howe:** J'avais une dernière question à vous poser, monsieur Cooper. Croyez-vous que les chemins de fer peuvent offrir des horaires et un service assez efficaces et des trains assez confortables pour faire abandonner aux gens les transports privés et adopter les transports publics? C'est là tout le problème concernant la pollution de nos jours. Croyez-vous qu'il est possible que les chemins de fer y arrivent?

**M. Cooper:** Je crois que c'est possible graduellement ou si vous voulez, grâce à un processus réparti sur plusieurs années. Je crois qu'il faut s'entendre sur le sens du mot confort. Je pense que le premier élément du confort est la commodité, c'est-à-dire la fréquence avec laquelle les trains arrêtent aux stations. Je crois qu'il est parfaitement absurde de penser au confort en parlant par exemple de sièges rembourrés et de services d'hôtes dans les trains

**[Texte]**

into our towns which are off the main lines, and I think if that is done the railways will recover their passenger service. I do not wish to hold any particular brief for railway transportation as opposed to road transportation. That is not my purpose at all. I think this is a matter that will have to be determined by economics and other matters, but it does seem to me that where the railways exist it is the worst form of extravagance not to make use of them—the more so since the highways consume such inordinate amounts of land, particularly for their change-overs.

**Mr. Howe:** How much are the rail lines being used in your area?

**Mr. Cooper:** In Tillsonburg?

**Mr. Howe:** Yes.

**Mr. Cooper:** Again, I am sorry, I cannot answer that question. There certainly is continuous service every day of the week, including Saturdays and Sundays; freight trains pass through Tillsonburg. The extent to which they stop there to discharge freight. I simply cannot say.

**Mr. Howe:** Is it one a day?

**Mr. Cooper:** No, I should say a good many more than that, but I would not like to attempt to say how many.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Cooper.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe. Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to congratulate Mr. Cooper for this well thought out brief. It seems to be a problem similar to those in other locations.

I wonder if you could tell us, Mr. Cooper, how many people use the bus to get in and out of Tillsonburg in a day.

**Mr. Cooper:** I am sorry; I cannot answer that question. I do not know and I am not going to attempt to speculate.

**Mr. McKinley:** I take it from what you have indicated that the bus service there is not as good as it was at the time the railway service was cut off. Would that be true?

**Mr. Cooper:** Again I am afraid I will have to plead ignorance as I pleaded in answer to the questions from Mr. Howe. I have come to the town only so recently that I simply cannot look back and try to say what the situation was 10 or 15 years ago.

**Mr. McKinley:** You can say it is far from satisfactory now?

**Mr. Cooper:** It is certainly far from satisfactory now.

**Mr. McKinley:** Right. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McKinley. Mr. Whicher.

**[Interprétation]**

mêmes. Ce que nous voulons, c'est la possibilité de se rendre dans nos villes qui sont situées sur des lignes secondaires, et d'en revenir, et je crois que si c'est ce qu'ils font, les chemins de fer retrouveront leurs services de passagers. Je ne veux pas prendre particulièrement le parti du transporteur ferroviaire par opposition aux transporteurs routiers. Ce n'est pas du tout mon objectif. Je crois qu'il faudra déterminer cela en étudiant les aspects économiques entre autres, mais il me semble que là où existent des chemins de fer, c'est la pire extravagance que de ne pas les utiliser, avec d'autant plus de raison que les autoroutes accaparent des espaces si considérables, plus particulièrement pour les rampes d'accès et de sortie.

**M. Howe:** Dans quelle mesure utilise-t-on les lignes de chemin de fer dans votre région?

**M. Cooper:** A Tillsonburg?

**M. Howe:** Oui.

**M. Cooper:** Je m'excuse encore une fois de ne pas pouvoir répondre à la question. Il y a certainement des services continus chaque jour de la semaine, y compris les samedis et dimanches; les trains de marchandises traversent-ils Tillsonburg? Je ne peux tout simplement pas dire dans quelle mesure ils s'arrêtent pour décharger des marchandises.

**M. Howe:** Y a-t-il un arrêt par jour?

**M. Cooper:** Non, je dirais qu'il y en a beaucoup plus, mais je ne voudrais pas m'aventurer à dire combien.

**M. Howe:** Merci, monsieur le président, merci monsieur Cooper.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Howe. Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Merci, monsieur le président. J'aimerais féliciter M. Cooper d'avoir présenté un si bon mémoire. Il semble qu'il y ait un problème semblable à celui qui existe ailleurs.

Je me demande si vous pourriez nous dire, monsieur Cooper, combien de personnes par jour utilisent l'autobus pour quitter Tillsonburg ou y venir?

**M. Cooper:** Je regrette, mais je ne peux pas répondre à cette question. Je l'ignore et je ne vais pas essayer de deviner.

**M. McKinley:** Je crois vous avoir entendu dire que le service d'autobus n'était pas aussi bon qu'il l'était au moment où le service de chemin de fer a été interrompu. Est-ce exact?

**M. Cooper:** Encore une fois, j'ai peur de devoir admettre mon ignorance tout comme je l'ai fait pour les questions de M. Howe. Je suis arrivé dans cette ville tout récemment et je ne peux pas essayer de parler de la situation il y a 10 ou 15 ans.

**M. McKinley:** Vous pouvez tout de même dire que le service est loin d'être satisfaisant pour le moment.

**M. Cooper:** Il est certainement loin de l'être.

**M. McKinley:** Très bien. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McKinley. Je donne la parole à M. Whicher.



[Text]

• 1003

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I just have a couple of questions to ask Dr. Cooper. You mentioned the fact that \$23,000 had been paid in the form of subsidies to CPR and CNR for service of which there is none now as far as passengers are concerned.

**Dr. Cooper:** Yes, yes.

**Mr. Whicher:** Have you any idea of the terms of those contracts, Dr. Cooper? What did the railway guarantee?

**Dr. Cooper:** I think with the exception of the guarantee to the Tillsonburg, Lake Erie and Pacific, the grandiose title of the Canadian Pacific Railway from Tillsonburg to Port Burwell, there were no strings attached to the grants. There were gifts by the town principally to the present Canadian National Railway, in those days the Brantford, Norfolk and Port Burwell, in order to complete its railway line into Tillsonburg, to build a station here within adequate distance of the market square, the focal centre of Tillsonburg. That was a grant of \$10,000, if my recollection is correct. It was supplemented by a grant of \$3,000 again to this same railway at a slightly later date and one of the Mr. Tilson's supplemented this out of his own pocket I think to the extent of \$2,000.

Then the money given to the Tillsonburg, Port Burwell and Pacific did specify that the railway would maintain service on every lawful day but this grant was to the part of the railway between Tillsonburg and Port Burwell. It did not cover, I suppose, well it could hardly cover, the not yet built part of the railway between Tillsonburg and Ingersoll. The Canadian Pacific about 1907 took over the railway and continued it to Ingersoll.

**Mr. Whicher:** In other words to your knowledge neither the CPR nor CNR guaranteed anything. They got the grants and they made no guarantee in the contract.

**Dr. Cooper:** I do not think the CNR committed itself. By-law 229 of October 14, 1890, provided a grant of \$10,000 to the Tillsonburg, Lake Erie and Pacific Railway, the predecessor of the CPR, between the Village of Port Burwell and the station on the Canadian rail line. After completion:

the railway shall run and operate at least one train each lawful day each way with accommodation for both passengers and freight traffic and that all regular passenger trains running from Tillsonburg to the Canadian rail line station at ...

and so on; shall go and come from the station in Tillsonburg.

**Mr. Whicher:** The point is that Tillsonburg kept up their contract. They gave the \$10,000.

**Dr. Cooper:** Oh, yes.

**Mr. Whicher:** But the CPR have not lived up to theirs.

**Dr. Cooper:** I do not know whether it is quite fair to say that, unless you assume that the CPR also assumed the obligations of the little Tillsonburg, Port Burwell and Pacific Railway.

**Mr. Whicher:** Everybody else has to assume obligations when they buy something. That is all I have to say.

[Interpretation]

**M. Whicher:** Monsieur le président, je voudrais poser deux questions à M. Cooper. Vous avez dit que \$23,000 avaient été payés sous forme de subventions au CP et au CN pour des services de passagers qui n'existent plus.

**M. Cooper:** Oui.

**M. Whicher:** Connaissez-vous les termes de ces contrats, monsieur Cooper? Que garantissaient les compagnies de chemins de fer?

**M. Cooper:** Je crois qu'à l'exception des services de Tillsonburg, du lac Érié et du Pacifique, le parcours grandiose du Canadien Pacifique de Tillsonburg à Port Burwell, les subventions n'avaient pas été faites sous condition. C'étaient des cadeaux offerts par les villes de Brantford, Norfolk et Port Burwell, au chemin de fer Canadien National pour lui permettre de terminer la ligne de chemin de fer jusqu'à Tillsonburg et d'y construire une gare à une distance raisonnable de la place du marché, cœur de Tillsonburg. Si je me souviens bien, il s'agissait d'un prêt de \$10,000 et \$3,000 furent ensuite accordés à la même compagnie et plus tard, M. Tilson y alla de sa poche pour une somme de \$2,000, je pense.

Les villes, en donnant ces sommes, spécifièrent que la compagnie de chemin de fer devait assurer le service tous les jours ouvrables mais cette subvention était destinée aux chemins de fer entre Tillsonburg et Port Burwell. Elles n'étaient pas destinées, je suppose, à la ligne encore inexistante entre Tillsonburg et Ingersoll. Aux environs de 1907, le Canadien Pacifique racheta la ligne et la prolongea jusqu'à Ingersoll.

**M. Whicher:** Autrement dit, ni le CP ni le CN n'ont garanti quoi que ce soit. Elles ont accepté les subventions sans faire de garanties dans les contrats.

**M. Cooper:** Je ne crois pas que le CN ait pris des engagements. Le règlement 229 du 14 octobre 1890 accordait une subvention de \$10,000 à la compagnie de chemins de fer *Tillsonburg, lac Érié and Pacific*, prédécesseurs du CP, pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre le village de Port Burwell et la gare de la ligne de chemin de fer canadienne. Après la fin des travaux:

la compagnie fera circuler au moins un train dans chaque centre chaque jour ouvrable avec des installations pour les passagers, le transport de marchandises et tous les trains de passagers réguliers entre Tillsonburg et la ligne de chemin de fer canadienne ... etc., entreront et sortiront de la gare de Tillsonburg.

**M. Whicher:** La ville de Tillsonburg a respecté le contrat et donné les \$10,000.

**M. Cooper:** Oh, oui.

**M. Whicher:** Mais le CP n'a pas tenu sa parole.

**M. Cooper:** Je ne sais pas si vous pouvez dire cela, à moins que vous ne considériez que le CP devait également assumer les obligations de la petite compagnie *Tillsonburg, Port Burwell and Pacific*.

**M. Whicher:** Il faut toujours assumer ses obligations lorsque l'on achète quelque chose. C'est tout ce que j'ai à dire.

## [Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Whicher. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you Mr. Chairman. Dr. and Mrs. Cooper, could you possibly tell me what the population of Tillsonburg is? I am from about 2,000 miles away so I am not that familiar with the area here, Dr. Cooper.

**Dr. Cooper:** It is approximately 7,500.

**Mr. Skoberg:** About 7,500.

**Dr. Cooper:** As I said in answer to earlier questions, it is the hub of a much larger area which, like Tillsonburg, is completely innocent of public passenger transportation.

**Mr. Skoberg:** How long have you been in Tillsonburg? You said you had not been here too long.

• 1008

**Dr. Cooper:** Less than a year.

**Mr. Skoberg:** How many organizations do you belong to, Dr. Cooper, church groups and other groups where you have contact with people who are concerned about rail service?

**Dr. Cooper:** Well I am afraid I am not a joiner, and I really have no contacts with organizations in Tillsonburg at all. My interest in this was partly a private one and partly one that I felt ought to be initiated by someone and I was prepared to be that someone.

**Mr. Skoberg:** I think you are to be congratulated on that point, but what I am trying to get at is whether your conversation with people in Tillsonburg that do have concern...

**Dr. Cooper:** Well, mind you, since this was started quite understandably I have tried to reach a number of people, the Tillsonburg District Memorial Hospital, the senior citizens associations and organizations of that kind, but these came after rather than before.

**Mr. Skoberg:** In your opinion if the railways in Canada adopted a more progressive manner in so far as rail transportation is concerned, rail passenger transportation, along the lines of half fare for our senior citizens and senior people in Canada, do you believe, under those conditions, the rail service would be used a good deal?

**Dr. Cooper:** Yes, I think it would, but I think with respect to a town such as Tillsonburg means will have to be provided for getting people to the railway lines or by extending the railway lines into Tillsonburg, making them operative again.

**Mr. Skoberg:** I am a little concerned with page 2 of your brief, Dr. Cooper, where you say:

Even the Tillsonburg Travel Agency is not supplied with a copy of the CNR timetable.

Do you know whether or not there a line is made available to the people in Tillsonburg, a Zenith number that can be used to obtain information?

**Mr. Cooper:** Oh, yes, yes, that is quite true, but I can think of a great many people, including me, who find it very difficult to use the telephone because of what is politely called impaired hearing.

## [Interprétation]

**Le vice-président:** Merci, monsieur Whicher. M. Skoberg.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président. Madame et monsieur Cooper peuvent-ils me dire quelle est la population de Tillsonburg? J'habite à environ 2000 milles d'ici et je ne connais pas bien la région, monsieur Cooper.

**M. Cooper:** Environ 7,500 personnes.

**M. Skoberg:** Environ 7,500 personnes.

**M. Cooper:** Comme je l'ai dit en répondant à d'autres questions, c'est le centre d'une région beaucoup plus étendue qui, comme Tillsonburg, ne connaît pas le moindre moyen de transport public.

**M. Skoberg:** Depuis combien de temps habitez-vous Tillsonburg? Vous avez dit que cela ne faisait pas très longtemps.

**M. Cooper:** Moins d'un an.

**M. Skoberg:** De combien d'organisations faites-vous partie monsieur Cooper, des églises et autres groupes où vous pouvez parler à des gens qui s'intéressent au service de chemins de fer?

**M. Cooper:** J'ai bien peur d'être un individualiste et je n'appartiens à aucune organisation à Tillsonburg. Je m'y suis intéressé à titre privé et également parce que j'ai pensé que quelqu'un devait s'en occuper et j'étais disposé à être cette personne.

**M. Skoberg:** Et je pense qu'il faut vous en féliciter, mais je voudrais savoir si dans vos conversations avec les habitants de Tillsonburg...

**M. Cooper:** Eh bien, depuis le début de cette affaire j'ai évidemment essayé d'entrer en contact avec des personnes du *Tillsonburg District Memorial Hospital*, des associations de citoyens âgés et autres organismes de ce genre, mais, c'était plutôt après.

**M. Skoberg:** Si les chemins de fer au Canada adoptaient une attitude plus progressiste, c'est-à-dire mettaient en vigueur des demi-tarifs pour les citoyens âgés, dans ces conditions, pensez-vous que le service de chemins de fer serait beaucoup utilisé?

**M. Cooper:** Oui, je le pense, mais dans une ville comme Tillsonburg il faudrait assurer un service de transport entre la ville et les lignes de chemins de fer ou remettre en état la voie ferrée qui dessert Tillsonburg.

**M. Skoberg:** Monsieur Cooper, à la page 2 de votre mémoire, vous dites:

Même l'agence de voyage de Tillsonburg ne possède pas l'horaire du CN.

Savez-vous si les gens de Tillsonburg disposent d'une ligne téléphonique, une ligne Zenith pour demander des renseignements?

**M. Cooper:** Oh, oui, oui, c'est vrai, mais très souvent les gens n'aiment pas se servir du téléphone, pas plus que moi d'ailleurs, à cause de ce que l'on nomme poliment des difficultés d'écoute.



[Text]

**Mr. Skoberg:** But the travel agency itself has not . . .

**Mr. Cooper:** I believe not, at least it had not when this brief was prepared for the meeting; of the Committee in December, now whether it has since then again I have to plead ignorance. If it has, it has only been I think by the proprietor being sufficiently active to get one himself.

**Mr. Skoberg:** Your brief again on page 2 reads:

No public transport connects Tillsonburg with the main line.

Have you personally attempted to obtain information and accommodation on the main lines of either CN or CP for transcontinental service?

**Dr. Cooper:** Oh, no, not the Tillsonburg. I have had no occasion to use them. I retired to Tillsonburg; this explains my residence there.

**Mr. Skoberg:** Have you talked to anyone who has tried to obtain accommodation and not been able to do it this summer on the transcontinental service from coast to coast?

**Mr. Cooper:** No.

**Mr. Skoberg:** Thank you very much, Dr. Cooper.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Skoberg. Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, could Dr. Cooper tell us briefly what prompted him to submit this brief. Was it personal, or did a great many people approach you because of the lack of service, or what?

**Dr. Cooper:** It was personal, at least in the beginning. I should greatly like to be able to come to London frequently, every two weeks, every week possibly for work, and the only way I can do that is by means of private car. I am lucky enough to possess one, but I do not like driving and the cost if it is to be done frequently is going to be prohibitive.

**Mr. McNulty:** You made up this brief at your own cost.

**Dr. Cooper:** Yes.

**Mr. McNulty:** Personal cost. You mentioned the Tillsonburg District Memorial Hospital, do you have any connection with the hospital?

**Dr. Cooper:** None whatsoever.

**Mr. McNulty:** You are not representing them here today?

**Dr. Cooper:** No. The hospital I believe, according to Mr. Virr, is presenting a brief, or at least has submitted a brief; whether there is a spokesman for the hospital I do not know.

• 1013

**Mr. McNulty:** Have you made any survey or has anyone made any survey of the number of people who might use the rail service?

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Mais l'agence de voyage elle-même n'en possède pas?

**M. Cooper:** Je ne crois pas, du moins elle n'en possédait pas lorsque j'ai préparé ce mémoire pour la réunion du comité en décembre, je ne sais pas si elle a obtenu un exemplaire depuis. Si elle possède un exemplaire de l'horaire, c'est que l'agent lui-même se sera débrouillé pour l'obtenir.

**M. Skoberg:** A la page 2 de votre mémoire vous dites:

Aucun moyen de transport public ne relie Tillsonburg à la ligne principale.

Avez-vous essayé personnellement d'obtenir des renseignements et des places sur les lignes transcontinentales principales du CN ou du CP?

**M. Cooper:** Non, pas à Tillsonburg. Je n'ai pas eu l'occasion de le faire, j'ai pris ma retraite à Tillsonburg.

**M. Skoberg:** Connaissez-vous des gens qui auraient essayé d'obtenir des places cet été sur le train transcontinental et n'ont pas pu le faire?

**M. Cooper:** Non.

**M. Skoberg:** Merci beaucoup, monsieur Cooper.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Skoberg. Monsieur McNulty.

**M. McNulty:** Monsieur le président, monsieur Cooper, pouvez-vous nous dire ce qui vous a poussé à soumettre ce mémoire. S'agissait-il d'une idée personnelle ou bien avez-vous été poussé à le faire par de nombreuses personnes qui vous ont parlé du manque de services?

**M. Cooper:** C'était une démarche personnelle, tout au moins au début. J'aimerais beaucoup pouvoir me rendre à London assez souvent, toutes les deux semaines ou toutes les semaines peut-être, pour travailler, et actuellement il n'y a pas d'autre moyen que l'automobile. J'ai la chance d'en avoir une, mais je n'aime pas conduire, et si je le fais trop souvent les frais deviennent prohibitifs.

**M. McNulty:** Vous avez fait ce mémoire à vos propres frais.

**M. Cooper:** Oui.

**M. McNulty:** A vos propres frais. Vous avez parlé du *Tillsonburg District Memorial Hospital*. Avez-vous des relations avec l'hôpital?

**M. Cooper:** Aucune.

**M. McNulty:** Vous ne représentez pas l'hôpital aujourd'hui?

**M. Cooper:** Non. D'après M. Virr, l'hôpital présente un mémoire, ou l'a déjà fait; je ne sais pas s'il a un porte-parole.

**M. McNulty:** Avez-vous fait une enquête, quelqu'un a-t-il fait une enquête sur le nombre de personnes susceptibles d'utiliser le train?

## [Texte]

**Mr. Cooper:** I cannot answer that question.

**Mrs. Cooper:** No. We certainly had no time in which to make a survey. We contacted as many people as we could when we heard that the meetings were going to be held in Tillsonburg. Everyone we spoke to was extremely excited about it, but they had not known a thing about it before. We were told they also have a hard time getting nurses; they do not want to come here to work. A number of the senior citizens whom I spoke to were all depressed by the present state of affairs. They have children who wanted to come into the town to see them and they could not get back and forth. They could not go out anywhere. Everyone I spoke to was much interested.

The IODE group I belong to intended to present themselves at the hearing in Tillsonburg but that was cancelled. The senior citizens to whom I spoke intended to go to the Town Hall in Tillsonburg but they could not come here. I will have to inquire as to whether or not they did actually submit their brief and whether that will be relayed to you. It may never reach you.

The Women's Institute in Tillsonburg studied the brief we wrote and were very anxious to support it. Whether they submitted something formally or not I do not know. But the people in Tillsonburg are greatly interested.

**Mr. McNulty:** Fine. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McNulty. Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Cooper, it seems that after listening to you, you are after a better transportation system no matter what. Would I be correct in saying that? It does not have to be actually the railway; it could be a better bus service or something but you want a better transportation system in Tillsonburg. Is this correct?

**Mr. Cooper:** Yes. I think the first desirability is improved public transportation. I can only repeat what I said earlier. Whether it is by rail or by road will have to be left for people who are familiar with the economics of both bus and rail travel. It does seem to me, however, that since the railway lines exist, the two through lines to Tillsonburg, the two feeder lines from Tillsonburg to Ingersoll on the one hand or from Tillsonburg to Brantford on the other, that it is an extraordinary perversion of the notion of economy not to make use of those railways. More so since the highways themselves are congested and blocked. One has only to read the little local newspaper for the number of tragedies that occur, not merely every week, but virtually every day.

**Mr. Rock:** It would take a lot of orientation for the public to leave their cars behind and start going back to the public transportation system. You cannot dictate to people in Canada that you must leave your car at home and take the transportation system. I think this is a difficult thing to do in the free democratic system that we have here.

You stated that the population of Tillsonburg is 7,500. You also stated that there is a bus service and that the passenger service disappeared around ten years ago. Do you have a direct service or a bus service that will reach London, Kitchener, Brantford, Niagara Falls and Buffalo? Could you leave Tillsonburg and get to these places by bus?

## [Interprétation]

**M. Cooper:** Je ne peux pas répondre.

**Mme Cooper:** Non, nous n'en avons pas eu le temps. Lorsque nous avons entendu dire que des audiences se tiendraient à Tillsonburg, nous avons contacté le plus grand nombre de personnes possible. La nouvelle a provoqué une grande agitation mais personne n'en avait entendu parler avant. On nous a dit également qu'il était difficile d'engager des infirmières, elles ne veulent pas travailler ici. Plusieurs citoyens âgés auxquels j'ai parlé étaient assez découragés par la situation actuelle. Ils ont des enfants qui viendraient les voir s'il existait un moyen de transport. Eux-mêmes ne peuvent se déplacer. Tout le monde était extrêmement intéressé.

Le groupe IODE dont je fais partie avait l'intention de venir témoigner à Tillsonburg, mais leur comparution a été annulée. Les citoyens âgés avec lesquels j'ai parlé avaient l'intention d'aller à l'hôtel de ville de Tillsonburg mais ils n'ont pas pu venir ici. Je vais demander s'ils ont effectivement soumis un mémoire; vous pourriez ne jamais en entendre parler.

Le *Women's Institute* de Tillsonburg a lu le mémoire que nous avons rédigé et a exprimé le désir de le soutenir. Je ne sais pas s'il a soumis lui-même un mémoire officiel. Mais la population de Tillsonburg s'intéresse vivement à la question.

**M. McNulty:** Parfait. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McNulty. Monsieur Rock.

**M. Rock:** Merci, monsieur le président. Monsieur Cooper, d'après ce que vous dites, je pense que vous désirez un meilleur système de transport, quel qu'il soit. Est-ce exact? Vous ne voulez pas forcément une ligne de chemin de fer; il pourrait s'agir d'un système d'autobus amélioré, ce que vous voulez c'est un meilleur système de transport à Tillsonburg. Est-ce exact?

**M. Cooper:** Oui. Le principal objectif est un système de transport public amélioré. Je le répète, la décision appartient à des gens qui connaissent mieux que nous les aspects économiques de l'autobus et du train. Pourtant, il me semble qu'il serait idiot du point de vue économique de ne pas utiliser les deux lignes directes à Tillsonburg, les deux lignes de correspondance de Tillsonburg à Ingersoll d'une part ou de Tillsonburg à Brantford d'autre part, puisqu'elles existent. Et c'est d'autant plus vrai que les routes sont déjà surchargées. Il suffit de lire les journaux locaux pour constater le grand nombre de tragédies sur les routes non seulement chaque semaine, mais chaque jour.

**M. Rock:** Il faudrait beaucoup éduquer le public pour le convaincre d'abandonner l'automobile et de revenir au système de transports publics. Vous ne pouvez obliger les habitants du Canada à laisser leur voiture à la maison et à emprunter le système de transports publics. Ce serait difficile dans notre système démocratique et libre.

Vous avez dit que la population de Tillsonburg était de 7,500 personnes. Vous avez dit également qu'il existait un service d'autobus et que le service de passagers avait cessé d'exister il y a environ dix ans. Existe-t-il un autobus direct à destination de London, Kitchener, Brantford, Niagara Falls et Buffalo? Pouvez-vous vous y rendre de Tillsonburg en autobus?



[Text]

**Mr. Cooper:** You can go from Tillsonburg to London, and from Tillsonburg to Hamilton, but I believe those are the only two major points that can be reached. Furthermore, to reach London one has to change buses at what used to be called Talbotville, and these buses operate only once in the course of the day.

**Mr. Rock:** Yes. Your city is in a sort of situation where you are more or less off the regular beaten track, if I can use that word, off the main highway system. You are off on the south; and then you have St. Thomas, on one side; you have Brantford on the other; Woodstock north; and London a little further west and then you have the Welland area way out in the east. It seems difficult for a bus service or even a railway system to try to satisfy your requests and do this economically.

• 1018

What I would like to know from you, Mr. Cooper, is how often you use the bus service. Since I know there is no railway system, I would have to ask you how often you use the bus service.

**Mr. Cooper:** The bus service is useless for me personally for going anywhere but to Hamilton.

**Mr. Rock:** Do you own a car?

**Mr. Cooper:** Yes, I am fortunate in that regard.

**Mr. Rock:** If you wanted to go to Hamilton, would you take your own car or would you take a bus? That would be easier to answer.

**Mr. Cooper:** If I had a convenient bus I would most certainly take the bus.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Rock. Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, the field has been pretty well covered but I would like to ask this of Mr. Cooper. Since the transportation service from Tillsonburg to these various places has deteriorated for a period of 10 years, has your town council or your Chamber of Commerce made any effort to provide better service for the people of Tillsonburg, to your knowledge, or have you been there long enough to know that?

**Mr. Cooper:** I really have not been there long enough to know. I am sorry, I am completely ignorant as to what protests greeted either the diminution or the complete taking off of the railway service.

**Mr. Noble:** On the second page of your brief at the bottom of the page you say:

Bus service on a commercial basis has been tried and found to be nonprofitable.

I am wondering how long this service was provided as a test. Was it run for any length of time, that they might be able to build up a clientele that would make it profitable, or was it just for a few trips?

**Mr. Cooper:** No, the bus service I think was maintained by a Mr. Raven. Again I am sorry that I am simply not supplied with the essential information.

**Mr. Noble:** No doubt, Mr. Cooper, in the time that you have been interested in this transportation you have been in contact with other people in Tillsonburg. What are the two main centres to which the majority of your people would like available service? There must be certain places to which you would like to go in preference to others. I am wondering if Toronto is one of the main points that you would like to have available for return trips.

[Interpretation]

**M. Cooper:** De Tillsonburg on peut aller à London et à Hamilton mais je crois que ce sont les deux seules grandes villes desservies. De plus, pour atteindre London, il faut changer d'autobus à ce qui était jadis Talbotville et ces autobus ne passent qu'une fois par jour.

**M. Rock:** Oui. On peut dire que votre ville est située à l'écart des chemins battus, des principales routes. Vous êtes au sud, avec St-Thomas d'un côté, Brantford de l'autre, Woodstock au nord et London un peu plus à l'ouest et, loin dans l'est la région de Welland. Il sera difficile de mettre en service d'une façon économique une ligne d'autobus ou de chemins de fer.

Monsieur Cooper, pouvez-vous nous dire si vous utilisez souvent le service d'autobus. Puisqu'il n'y a pas de trains, je vous demande si vous prenez souvent l'autobus.

**M. Cooper:** Personnellement, l'autobus ne peut me servir que pour me rendre à Hamilton.

**M. Rock:** Avez-vous une automobile?

**M. Cooper:** Oui, à cet égard je suis privilégié.

**M. Rock:** Si vous vouliez aller à Hamilton, prendriez-vous votre automobile ou l'autobus? C'est une question plus facile.

**M. Cooper:** Si l'heure de l'autobus me convenait, je prendrais certainement l'autobus.

**M. Rock:** Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Rock. Monsieur Noble.

**M. Noble:** Monsieur le président, beaucoup de questions ont déjà été posées mais il m'en reste une. Puisque depuis 10 ans la situation du transport entre Tillsonburg et ces villes s'est détériorée, votre Conseil municipal ou votre Chambre de commerce ont-ils fait des efforts pour instaurer un meilleur service pour les habitants de Tillsonburg; êtes-vous là depuis assez longtemps pour le savoir?

**M. Cooper:** Je ne suis pas là depuis assez longtemps. Je suis désolé, je ne sais absolument pas comment a été accueillie la diminution ou la disparition complète du service de chemin de fer.

**M. Noble:** Au bas de la page deux de votre mémoire, vous dites:

On a tenté de créer un service d'autobus sur une base commerciale et il s'est révélé non rentable.

Je me demande combien de temps a duré l'expérience de ce service. A-t-il été maintenu suffisamment longtemps pour gagner une clientèle ou s'agissait-il de quelques trajets?

**M. Cooper:** Non, le service d'autobus était assuré par un certain M. Raven. Je suis désolé, ici encore je ne connais ces données essentielles.

**M. Noble:** Monsieur Cooper, depuis que vous vous intéressez à cette question, vous avez certainement discuté avec d'autres habitants de Tillsonburg. Quelles sont les deux grandes villes que la majorité des habitants voudraient voir reliées à Tillsonburg? Il doit y avoir certaines préférences. Je me demande si la population voudrait une ligne Toronto-Tillsonburg.

[Texte]

**Mr. Cooper:** Yes, very decidedly Toronto. And London, I should say.

**Mr. Noble:** Toronto and London.

**Mr. Cooper:** Yes.

**Mr. Noble:** You mention here that to go to Toronto and come back the same day one must go to Woodstock. I am interested to know at what time you would have to leave Tillsonburg to get to Woodstock and at what time you would arrive back in Tillsonburg that night.

**Mr. Cooper:** I am sorry I do not have the Canadian National timetable, which is the only railway that serves Woodstock. There is an early train out of Woodstock, I think about 7 o'clock in the morning, and there is the late train from Toronto at about 10 minutes to 12.

**Mr. Noble:** Arriving at Woodstock at 10 to 12?

**Mr. Cooper:** No, leaving Toronto at about 10 minutes to 12.

**Mr. Noble:** You mean p.m.?

**Mr. Cooper:** Yes, 23.50.

**Mr. Noble:** That is at midnight.

**Mr. Cooper:** Yes.

**Mr. Noble:** At what time would you arrive back in Tillsonburg if you used this service?

**Mr. Cooper:** It would be early the next morning.

**Mr. Noble:** So this is hardly acceptable to the people in Tillsonburg.

**Mr. Cooper:** It would not be highly acceptable but I think it would be very gratefully accepted by those who had a late business engagement in Toronto or who were prepared to take part in some entertainment in Toronto.

**Mr. Noble:** What transportation would be provided or what would you use from Tillsonburg to Woodstock and return again when you got back there early in the morning?

**Mr. Cooper:** You would have to use your private car or a taxi.

• 1023

**Mr. Noble:** You drive your car to Woodstock and drive back home again?

**Dr. Cooper:** Yes.

**Mr. Noble:** That is all, Mr. Chairman, thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Noble.

On behalf of the Committee, Dr. Cooper, I would like to thank you for a very interesting presentation. Thank you very much.

**Dr. Cooper:** Thank you, sir.

**The Vice-Chairman:** I now call on Mr. Dan Burtnick with a submission of the Government of the Province of Ontario. Mr. Burtnick.

Mr. Burtnick will present a brief.

[Interprétation]

**M. Cooper:** Oui, certainement Toronto. Et London, je pense.

**M. Noble:** Toronto et London.

**M. Cooper:** Oui.

**M. Noble:** Vous dites que pour se rendre à Toronto et en revenir le même jour il faut passer par Woodstock. A quelle heure doit-on quitter Tillsonburg pour se rendre à Woodstock et à quelle heure peut-on être de retour à Tillsonburg?

**M. Cooper:** Je n'ai pas l'horaire du Canadien national et c'est la seule compagnie de chemins de fer qui desserve Woodstock. Je crois qu'un train quitte Woodstock à 7 heures le matin et le dernier train quitte Toronto à 23h.50.

**M. Noble:** Il arrive à Woodstock à 23h.50?

**M. Cooper:** Non, il quitte Toronto vers 23h.50.

**M. Noble:** Vous voulez dire 23h.50?

**M. Cooper:** Oui, 23h.50.

**M. Noble:** Presque minuit.

**M. Cooper:** Oui.

**M. Noble:** En prenant ce train, à quelle heure arrive-t-on à Tillsonburg?

**M. Cooper:** Tôt le lendemain matin.

**M. Noble:** C'est donc loin d'être pratique pour les habitants de Tillsonburg.

**M. Cooper:** Ce n'est peut-être pas très pratique mais c'est utile pour ceux qui ont un rendez-vous d'affaires à Toronto assez tard le soir ou ceux qui s'y rendent au spectacle.

**M. Noble:** Comment se rend-on de Tillsonburg à Woodstock et, au retour, de Woodstock à Tillsonburg le matin suivant?

**M. Cooper:** En automobile ou en taxi.

**M. Noble:** Vous conduisez jusqu'à Woodstock puis vous retournez chez vous?

**M. Cooper:** Oui.

**M. Noble:** C'est tout, monsieur le président, je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Noble.

Je me fais porte-parole du Comité pour remercier M. Cooper de son mémoire fort intéressant. Encore une fois, merci.

**M. Cooper:** Je vous remercie, monsieur.

**Le vice-président:** Maintenant j'invite M. Dan Burtnick à nous parler au nom du gouvernement de l'Ontario. Monsieur Burtnick.

M. Burtnick a un mémoire à présenter.



## [Text]

**Mr. Dan Burtick (Legal Counsel, Province of Ontario, Toronto):** Mr. Chairman and honourable members, on behalf of the Government of Ontario I would like to welcome you to Southwestern Ontario.

As you are all members of a committee of the House of Commons concerned with transportation matters, I am sure that you are all cognizant of the importance of transportation to all of us. I think I can assume, however, that the degree to which we all depend on the ready availability of efficient transport has been further impressed upon the members of the committee by the difficulties they encountered last January in reaching this area of the country in order to hold their hearing. In any event we are glad that you are here now.

Two years ago on March 31, 1970, another representative of the Government of Ontario had occasion to welcome the members of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission to hearings which opened in Owen Sound. These hearings were, of course, for the purpose of considering the applications of the Canadian National Railways and the Canadian Pacific Railways for the discontinuance of certain passenger trains in this area of Southwestern Ontario. Those hearings which were held at both Owen Sound and Guelph over a period of six days were the first hearings to be held pursuant to the provisions of the National Transportation Act. At stake in the hearings were seven distinct railway passenger services and of the seven the Railway Transport Committee ordered six services to be discontinued as of November 1, 1970. The seventh service, that provided by Canadian National Railways between Toronto and Guelph, was ordered to be continued with certain improvements to be made to the quality of service. The committee further provided that this service would be reconsidered after a period of one year from the date of the order which was September 30, 1970. To date, to our knowledge no reconsideration has been made of this service.

The criteria for determining whether or not a railway passenger service should be discontinued are contained in Section 314 (1), (which is now Section 260,) of the Railway Act. First, the committee determined that the actual losses sustained by the railways during 1968 for the operation of these seven distinct railway passenger services totaled the sum of \$725,000.

The Railway Act then requires the committee to determine whether the passenger train service involved is:

uneconomic and likely to continue to be uneconomic. The commission has itself defined an:

uneconomic passenger train service as:

one which is incapable of being rendered profitable to the railway under any feasible alterations in railway operating practices, equipment assignment, scheduling, pricing, or other aspects of passenger service under railway control.

The committee decided that the railways had proved that six of the seven passenger railway services involved had met the commission's definition of "uneconomic". In regard to the seventh service, namely the Toronto-Guelph service operated by the Canadian National Railways, the committee came down with a Scottish verdict of "not proven".

## [Interpretation]

**M. Dan Burtick (conseiller juridique, Toronto, Ontario):** Monsieur le président, messieurs, au nom du gouvernement de l'Ontario je vous souhaite la bienvenue au Sud-Ouest de notre province.

Puisque vous êtes tous membres d'un comité de la Chambre des communes et que vous vous intéressez aux questions des transports, je suis certain que vous en réalisez l'importance pour nous tous. Je crois pouvoir dire, cependant, qu'à cause des difficultés rencontrées par les membres du Comité en janvier dernier lorsqu'ils voulaient venir dans cette partie du pays pour les audiences, il sera plus facile de comprendre à quel point nous avons besoin de services et de transports facilement accessibles et efficaces. De toute façon, nous sommes heureux de vous recevoir.

Le 31 mars 1970, un autre représentant du gouvernement ontarien accueillait plusieurs membres du Comité des chemins de fer de la Commission canadienne des transports à l'occasion d'auditions à Owen Sound. Ces dernières étaient organisées afin d'examiner des demandes du Canadien national et du Canadien Pacifique pour arrêter les services-passagers dans le Sud-Ouest de l'Ontario. Ces auditions tenues à Owen Sound et à Guelph pendant six jours étaient les premières à se tenir conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports. À la suite de ces auditions, le Comité des transports par chemin de fer a décidé de supprimer six des sept services-passagers examinés à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1970. Le septième service, offert par les Chemins de fer nationaux du Canada entre Toronto et Guelph, devait être maintenu et amélioré qualitativement. De plus, le Comité devait réexaminer ce service un an plus tard, soit le 30 septembre 1970. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas eu connaissance d'un tel examen.

Les critères servant à déterminer si un service-passagers doit ou non être supprimé apparaissent dans l'article 314 (1), le présent article 260, de la Loi sur les Chemins de fer. D'abord, la commission a trouvé que les pertes réelles des chemins de fer pendant 1968 pour l'exploitation de ces sept services de voyageurs se chiffraient à \$725,000.

La Loi sur les chemins de fer demande à la commission de décider si le service de voyageurs en question:

n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être.

La commission elle-même définit:

un service non rentable comme suit:

un service qui ne peut être rendu rentable par un chemin de fer à la suite de changements possibles dans les méthodes d'exploitation, l'affectation d'équipement, la programmation, les tarifs, ou tous les autres aspects d'un service-voyageurs sous le contrôle des chemins de fer.

La commission a décidé que les chemins de fer avaient prouvé que six des sept services de voyageurs correspondaient à la définition «non rentable» donnée par la commission. Quant au septième service, celui exploité par les Chemins de fer nationaux du Canada entre Toronto et Guelph, la commission a donné une réponse de Normand en disant que la preuve était insuffisante.

## [Texte]

• 1028

Having decided that six of the seven services were uneconomic, the Committee had to consider the guidelines set out in Section 314(1)(6) which is now Section 260 of the Railway Act. That subsection reads as follows:

In determining whether an uneconomic passenger-train service or parts thereof should be discontinued, the Commission shall consider all matters that in its opinion are relevant to the public interest including, without limiting the generality of the foregoing,

- (a) the actual losses that are incurred in the operation of the passenger-train service;
- (b) the alternative transportation services, including any highway or highway system serving the principal points served by the passenger-train service, that are available or are likely to be available in the area served by the service;
- (c) the probable effect on other passenger-train service or other passenger carriers of the discontinuance of the service, or of parts thereof; and
- (d) the probable future passenger transportation needs of the area served by the service.

With the exception of the Toronto-Guelph service, the Committee found that the continuance of the passenger train services was not justified. Those findings, I am sure, are available to you and I will not go into them in detail. For our purposes here today it is sufficient to say that the Committee found that the actual losses incurred did not justify the continuance of these passenger-train services for the convenience of the number of passengers that had used them and that, in the opinion of the Committee, would be likely to use them if the services were not discontinued. The Committee also found that the existing bus services in the area constituted a satisfactory alternative public transportation service.

It has been and is now the position of the Government of Ontario that no passenger train service should be discontinued unless and until a comprehensive co-ordinated analysis of the inter-relationships between the various modes of passenger transport in Canada has been carried out. This embraces the concept of a total passenger transportation market that must be rationally allocated among the various modes of passenger transport.

The Government of Ontario believes the passenger transport system in Ontario and in Canada cannot be developed on an *ad hoc* basis. It is our position that the future requirements for passenger transportation demand a co-ordinated approach to the supply of these facilities. We believe that until those requirements for a minimum passenger network have been determined, it is illogical to hear any applications for discontinuance.

We further believe such an inquiry must be related to a co-ordinated study of the inter-relationships of various other modes of available passenger transport. Only in this way can the aim of the National Transportation Act, that is, to achieve the most "economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost", be attained.

What is required, then, is a plan embracing all modes of transport, a yardstick against which any application for discontinuance could be measured. Surely, in this stage of our development, it is unacceptable for a regulatory tribunal to deal with an application for discontinuance of one mode of transportation without a thorough understanding

## [Interprétation]

Ayant jugé que six des sept services n'étaient pas rentables, le Comité s'est reporté aux directives établies aux termes de l'article 314 (1) (6), soit l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer actuelle. Je cite:

Lorsqu'elle décide si un service non rentable de trains de voyageurs ou des parties de celui-ci doivent ou non être supprimés, la Commission doit examiner toutes les questions qui, à son avis, concernent l'intérêt public et notamment, sans limiter la portée générale de ce qui précède,

- a) les pertes réelles subies du fait de l'exploitation du service de trains de voyageurs;
- b) les autres moyens de transport, notamment toute route ou système routier desservant les principaux points desservis par le service de trains de voyageurs, dont dispose ou dont disposera vraisemblablement la région desservie par le service;
- c) l'effet probable qu'aurait, pour d'autres services de trains de voyageurs ou d'autres transporteurs de voyageurs, la suppression totale ou partielle du service; et
- d) les futurs besoins qui se manifesteront probablement en matière de transport des voyageurs dans la région desservie par le service.

Or, le Comité a décidé qu'il n'était pas justifié de maintenir ces services aux voyageurs, sauf celui de Toronto-Guelph. Je suis sûr que tout le monde connaît les décisions qui ont été rendues à ce moment-là; je ne vais pas les reprendre en détail. Qu'il me suffise de rappeler que le Comité a jugé que les pertes réelles que les chemins de fer avaient subies justifiaient l'interruption des services, compte tenu du nombre de voyageurs qu'ils accommodaient et qui, de l'avis du Comité, pouvaient être accommodés. Le Comité a également conclu que le service d'autobus dans la région pouvait constituer un moyen de transport de remplacement satisfaisant.

Le gouvernement de l'Ontario a toujours maintenu et maintient toujours qu'aucun service-voyageurs ne devrait être interrompu sans une analyse complète des rapports entre les différents transporteurs de voyageurs au Canada. C'est faire appel au concept du marché global que constituent les voyageurs au Canada et qui doit être réparti d'une façon rationnelle entre les différents moyens de transport.

Le gouvernement de l'Ontario est d'avis que l'établissement d'un réseau de transport des voyageurs en Ontario et au Canada ne peut se faire au fur et à mesure des besoins, selon une politique à court terme. Afin de prévoir les moyens qui seront nécessaires, il faut, pour évaluer les besoins à venir en matière de transport des voyageurs, coordonner tous les efforts. Avant qu'on ait pu établir quels seront les besoins minimaux, il est illogique d'agréer des demandes d'interruption de services.

Il faudrait également tenir compte, dans les études qui seront menées, des effets possibles sur tous les transporteurs de voyageurs. C'est seulement de cette façon qu'on pourra atteindre l'objectif fixé dans la Loi nationale sur les transports, qui est d'établir le réseau de transport le plus économique, le plus efficace et le mieux indiqué, en faisant le meilleur usage possible de tous les moyens de transport disponibles aux coûts les plus bas.

Ce qu'il faut donc, c'est un plan d'ensemble, où figurent tous les moyens de transport, et qui puisse constituer la base de toute décision au moment de l'étude des demandes



## [Text]

of the effect of such a discontinuance on the region involved.

In Canada, jurisdiction over the various aspects and modes of transportation are divided between the federal government and the provincial governments. Railways, for instance, are largely a matter for federal regulation while highways are within the scope of provincial jurisdiction. It is the position of the Government of Ontario that investigations and studies of the sort that I have referred to must be carried out jointly by the two levels of government.

As a provincial government, we find ourselves placed in the position of having to react to decisions of federal regulatory agencies and being expected to fill the vacuums caused by their decisions. Such a process is both illogical and wasteful. Many of the resulting problems could be avoided by studies of the nature that we have suggested and by prior consultation between the two levels of government.

The situation in south-western Ontario serves to demonstrate why such a co-ordinated approach is essential.

During the discontinuance hearings, the Honourable Eric A. Winkler, the member of the provincial Parliament for Grey South, made this plea to the members of the Railway Transport Committee. He stated:

• 1033

"I say to you, Mr. Chairman, that you can accept as a recommendation from us, from all of us, to the Transport Commission that we not only want a moratorium placed now on what is being considered, we want you to do a little in-depth study of what our plans will be for the development that we think we are entitled to and that we want. We want that. We think we are entitled to that in this part of the country."

That was on March 31, 1970, and to date, as far as we know, no in-depth study has been made.

I referred earlier to the definition of the words "uneconomic passenger-train service" as enunciated by the Canadian Transport Commission. It is defined by the Commission as "one which is incapable of being rendered profitable to the railway under any feasible alterations in railway operating practices, equipment assignment, scheduling, pricing, or other aspects of passenger service under railway control." It is the position of the Government of Ontario that such a definition is unacceptable as it is too narrow and in fact excludes the very considerations which are most important in determining whether a passenger train service should be continued. That definition assumes that the entire range of benefits produced by a passenger rail service can be captured in the profit and loss ledgers of a railway company. An example of an economic benefit that can and does accrue from the operation of an efficient passenger rail service is increased industrial and commercial investment. This economic benefit, of course, does not turn up in the railway companies' revenue accounts; it is nonetheless real. Industry is unlikely to locate in an area which is deficient in passenger transport facilities. The loss of such an industrial or commercial undertaking represents a cost or a loss to the

## [Interpretation]

d'interruption de service. Il est impensable, au stade où nous sommes, qu'un tribunal puisse être appelé à statuer sur une demande d'interruption de service-voyageurs sans qu'il y ait possibilité d'évaluer quels pourraient être les effets d'une telle mesure sur la région concernée.

Au Canada, les compétences à l'égard des différents moyens de transport sont réparties entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Les chemins de fer, par exemple, sont principalement de compétence fédérale; les routes, elles, relèvent des provinces. Le gouvernement de l'Ontario est d'avis que les enquêtes et les études auxquelles j'ai fait allusion tout à l'heure devraient être menées conjointement par les deux échelons de gouvernements.

En tant que gouvernement provincial, nous nous trouvons dans une situation où nous devons faire face aux décisions prises par les organismes fédéraux investis de pouvoirs de réglementation et où on s'attend que nous puissions prendre les mesures de rétablissement qui s'imposent. C'est une façon illogique et ruineuse de procéder. Les problèmes auxquels donnent lieu ces faits accomplis pourraient être évités si l'on procédait aux études que nous recommandons et s'il y avait consultation préalable entre les deux échelons de gouvernement.

La situation dans le sud-ouest de l'Ontario montre bien la nécessité d'une telle formule.

Au cours des audiences publiques, l'honorable Eric A. Winkler, député de Grey South à l'Assemblée législative, s'est adressé aux membres du Comité des transports par chemin de fer en ces termes:

«Monsieur le président, la recommandation que tous nous faisons à la Commission canadienne des transports c'est que non seulement un moratoire soit imposé sur les mesures qu'on est sur le point de prendre, mais qu'il y ait également une étude approfondie des projets que nous formons pour l'expansion que nous entrevoyons et à laquelle nous sommes en droit de nous attendre. C'est tout ce que nous voulons. C'est le moins qu'on puisse faire pour cette région du pays.»

La déclaration remonte au 31 mars 1970, mais autant qu'on puisse en juger, aucune étude n'a encore été menée.

J'ai repris tout à l'heure la formule «service-voyageur non rentable» telle que l'emploie la Commission canadienne des transports. Pour la Commission, il s'agit d'un service-voyageur «qui ne peut être assuré d'une façon rentable par les chemins de fer, même si on apportait des changements raisonnables dans l'exploitation, le matériel, les horaires, les tarifs ou si on prenait toute autre mesure du ressort des chemins de fer.» Le gouvernement de l'Ontario estime qu'une telle définition est inacceptable, qu'elle est trop restrictive et qu'elle ne tient pas compte d'éléments absolument essentiels lorsqu'il s'agit de déterminer si un service-voyageur doit être maintenu. La définition laisse entendre qu'on peut juger de toute la gamme des avantages apportés par un service-voyageur à partir du bilan des profits et pertes d'une compagnie de chemin de fer. Un des avantages auquel peut donner lieu l'exploitation d'un service-voyageur efficace est un investissement industriel et commercial accru. Cependant, il est impossible de s'en rendre compte en lisant le bilan d'une compagnie. Il y a peu de chance pour que l'industrie soit tentée de s'établir dans une région qui manque de moyens de transport pour les voyageurs. La perte des avantages d'or-

## [Texte]

community involved, which is not charged to the railway's account.

How do you place a cost on the increased air pollution which results when a passenger train service is discontinued and the abandoned populace takes to its cars? Is it possible to place a value on the cleaner air which results when an efficient passenger rail service is reinstated and those cars stay in their garages? Such benefits are difficult or impossible to quantify but they are nonetheless real economic benefits that we submit must be included when determining whether a passenger rail service is "uneconomic" or not.

As I indicated previously, the discontinuance hearings held in March and April of 1970 in this region were the first discontinuance hearings to be held under the National Transportation Act. Since that time the Commission has followed the precedent which it set here and other Canadian passenger rail services have been discontinued using similar guidelines. The continuation of this process can only result in a further deterioration of our passenger transportation systems. This cannot be permitted to continue.

The Government of the Province of Ontario submits for your consideration the following recommendations;

1) Passenger rail services which were discontinued on November 1, 1970, should be re-established immediately. Decisions involving equipment to be used and the scheduling of such re-established services should be made in consultation with the residents of the communities involved. It became clear during the discontinuance hearings that inadequate equipment and inconvenient schedules played a part in the losses reported by the railways.

2) Federal authorities in conjunction with the Province of Ontario should immediately undertake studies which would involve public hearings with a view to determining a minimum railway passenger train network as defined in relationship to the most economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost.

3) A moratorium should be placed on all pending passenger train discontinuance applications until the studies referred to above are completed.

4) Appropriate amendments should be made to the National Transportation Act so as to insure that the term "uneconomic" as applied to a railway passenger service is defined in its widest sense in relationship to the economy of the region involved rather than in its narrow "bookkeeping" sense as at present.

• 1038

5) Machinery should be established to provide for continuing consultation on relevant transportation matters between the federal and provincial governments with the participation of the local municipalities.

These are our recommendations. It is our position that nothing less will be adequate in order to deal with the transportation problems of this area. We suggest that these recommendations are equally valid for any other region of the Province of Ontario or indeed for any other part of Canada although we cannot presume to speak for other provincial governments.

## [Interprétation]

dre industriel ou économique est ressentie par toute la communauté lorsqu'il y a interruption d'un service, et ce, sans que cela paraisse dans les chiffres de la compagnie.

Comment évaluer, par exemple, les effets sur la pollution de l'air lorsqu'un service-voyageur est interrompu et que la population doit se rabattre sur l'automobile? Y a-t-il un moyen de calculer de combien l'air est plus propre lorsqu'un service-voyageur efficace est exploité et que les autos restent au garage? Il est assez difficile de cerner ces avantages, mais ils sont réels et, selon nous, il faut en tenir compte lorsqu'il s'agit de déterminer si un service-voyageur est «rentable» ou non.

Comme je l'ai dit plus tôt, les audiences publiques sur l'interruption du service, qui ont eu lieu au mois de mars et d'avril 1970 dans la région, ont été les premières menées au terme de la Loi nationale sur les transports. Et depuis ce temps, la Commission s'en tient aux précédents établis ici et continue de mettre fin à des services-voyageurs en suivant la même procédure. Cette attitude ne peut entraîner qu'une détérioration encore plus marquée du réseau de transport pour les voyageurs. Il faut absolument qu'elle soit abandonnée.

Le gouvernement de l'Ontario vous soumet les recommandations suivantes:

1) les services-voyageurs interrompus le 1<sup>er</sup> novembre 1970 devraient être rétablis sans délai. Les décisions relatives au matériel qui doit être utilisé ainsi qu'aux horaires pour ces services devraient être prises en consultation avec les habitants des communautés concernées. On a pu se rendre compte au cours des audiences publiques que des matériels inadéquats et des horaires très peu pratiques ont contribué largement aux pertes subies par les chemins de fer.

2) Les autorités fédérales, en collaboration avec la province la l'Ontario, devraient commencer immédiatement des études, avec audiences publiques, afin de déterminer quels sont les besoins minimaux en matière de transport des voyageurs et quelle est la façon la plus économique, la plus efficace et la mieux indiquée d'établir un réseau de transport qui pourrait utiliser tous les moyens de transport aux prix les plus bas.

3) Un moratoire devrait être imposé en ce qui concerne toutes les demandes d'abandon de services-voyageurs en suspens jusqu'à ce qu'on puisse avoir les résultats des études.

4) La Loi nationale sur les transports devrait être modifiée de sorte que les mots «non rentable», tels qu'ils sont appliqués au service-voyageur des chemins de fer, prennent une signification plus large et tiennent compte de toute la situation économique de la région sans qu'il soit uniquement question de «comptabilité».

5) Il faudrait prévoir un mécanisme qui permette une consultation continue, sur toutes les questions qui ont trait au transport, entre les gouvernements fédéral et provinciaux et avec la participation des autorités municipales.

Ce sont là nos recommandations. Nous sommes d'avis qu'on ne pourra résoudre les problèmes de transport dans la région à moins. Nous croyons également que ces recommandations valent pour toutes les régions de l'Ontario et même du Canada, même si nous ne voulons pas parler au nom des autres gouvernements provinciaux.



## [Text]

In closing, we would like to thank those people who have taken the trouble to communicate their views on the transportation problems of this region to us. Their comments have been of considerable assistance to us in the preparation of this submission.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Burtnick. I will now call on Mr. Howe.

**Mr. Howe:** I did not get this gentleman's name.

**Mr. Burtnick:** Burtnick. I might explain first, Mr. Howe, that my ability to answer questions is somewhat limited. I am a lawyer, I am from the counsel office, I have been given a brief to present and I have presented it. I brought some maps along. I do not know if Mr. Virr realizes this but there are several different kinds of maps. They cover the entire area and they show the railway lines as the highway maps do not.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I am sure the Committee are happy that the Province of Ontario did come to us with this very interesting and informative brief because it goes back over a lot of history that we remember when these rail lines were cut off and the frustration that we all felt. We felt that decisions were taken at that time that should not have been taken, and we feel that this Committee will come out of these hearings with an idea of the problems that have been presented due to the fact that these lines were cut off.

I would like to ask you, Mr. Burtnick, whether at the time before the decision was made to cut off rail service and passenger service in this part—London service was not cut off but it was north and west of Guelph and Stratford that are involved in this particular thing—before the decision was taken by the Transport Commission, I know the province appeared at Owen Sound. Mr. Duncan was there. Did the Canadian Transport Commission go to the Province of Ontario and discuss with them in any way, shape or form, the reasons for cutting this off before the decision was taken?

**Mr. Burtnick:** I am sorry I am unable to answer that, Mr. Howe. I was not with the government at that time and I do not have any knowledge of what was done at that time.

**Mr. Howe:** According to your brief it would appear that they did not have any discussion at all with the provincial Department of Transport or any particular part of the provincial organization before this decision was made other than the fact that the province had representation in Owen Sound.

**Mr. Burtnick:** I think that is basically the position that our brief takes.

**Mr. Howe:** I do find a little fault with the figure of \$725,000. If my memory serves me correctly it was around \$900,000.

**Mr. Burtnick:** I think I may have been excluding the one that they did not cut off. My mathematics are subject to check.

## [Interpretation]

En terminant, nous voulons remercier tous ceux qui ont bien voulu nous faire part de leurs vues sur les problèmes de transport dans cette région. Leurs observations nous ont beaucoup aidés dans la préparation de notre mémoire.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Burtnick. Je cède la parole à M. Howe.

**M. Howe:** Je n'ai pas compris le nom du témoin.

**M. Burtnick:** Burtnick. Si vous le permettez, monsieur Howe, je tiens à faire remarquer au départ que je ne pourrai répondre aux questions que d'une façon assez superficielle. Je suis avocat; j'appartiens au bureau des conseillers juridiques. On m'a demandé de présenter le mémoire; c'est ce que j'ai fait. J'ai également certaines cartes. Je ne sais pas si M. Virr est au courant, mais il y a toutes sortes de cartes. Elles couvrent toutes les régions et montrent les chemins de fer; les cartes routières ne sont pas aussi complètes.

**M. Howe:** Je suis convaincu que je parle au nom de tous les membres du Comité lorsque je dis que nous sommes heureux que la province de l'Ontario nous ait présenté un mémoire aussi complet et aussi intéressant. L'interruption de ses services de voyageurs a en effet suscité une grande controverse et énormément de frustrations dans tous les milieux. On estimait que les décisions avaient été prises à un moment peu opportun. Il est à espérer que le Comité pourra tirer de ces audiences publiques une meilleure compréhension des problèmes auxquels a donné lieu l'interruption de ces services.

Il y a un point qui me préoccupe tout particulièrement, monsieur Burtnick. Je me reporte à l'époque qui a précédé la décision d'interrompre le service-voyageur dans cette région, je sais bien qu'on n'y a pas mis fin à London, ce sont les régions nord et ouest de Guelph et de Stratford qui ont été visées par cette décision. Je me souviens bien que la province de l'Ontario a envoyé des représentants à Owen Sound, et M. Duncan y était, avant que la Commission canadienne des transports ne statue définitivement. Je me demande si la Commission a rencontré les autorités provinciales afin de discuter avec elles, d'une façon ou d'une autre, des raisons pour lesquelles on entendait interrompre le service.

**M. Burtnick:** Je regrette, mais je ne puis répondre à votre question, monsieur Howe. Je n'étais pas au service du gouvernement à ce moment-là et je ne suis pas au courant de ce qui s'est fait alors.

**M. Howe:** Le mémoire donne à entendre qu'il n'y a eu aucune discussion avec le ministère provincial des Transports ou tout autre organisme de la province; avant la décision, il n'y a eu que cette rencontre avec les représentants de la province à Owen Sound.

**M. Burtnick:** Essentiellement, c'est ce que souligne le mémoire.

**M. Howe:** Le chiffre de \$725,000 ne me semble pas tout à fait précis. Si je me souviens bien, il s'agissait d'un montant d'environ \$900,000.

**M. Burtnick:** On a peut-être tenu compte du fait que ce rythme n'a pas été interrompu. C'est sujet à révision.

[Texte]

**Mr. Howe:** That may have been the total package. Probably you cannot answer this question either but I remember those of us in the area being in Owen Sound and being particularly frustrated at the figures that were presented by the railroad because we tried to find out in their costing decisions how much of the cost of maintaining the rail lines was charged to the passenger service and how much was charged to the freight service or express service. As I say, this was one of the frustrating things about that hearing. Now was this the experience you were told the province had?

**Mr. Burtnick:** I was not specifically told about that although I might refer the Committee to the railway costing order, which came about as a result of two years of hearings before the Railway Transport Committee. That costing order produced a formula by which such things as this could be costed, that is a loss figure put on them. That costing order is also used for the abandonment of branch lines. It might be useful for the Committee to examine that costing order. It is in a little booklet put out by the Canadian Transport Commission.

• 1043

**Mr. Howe:** Mr. Burtnick, I have a great deal of interest in this because I was born in the town of Palmerston which was a railway centre for many years, but which has now disappeared from that category. We had the rail liners running there and they were not the most satisfactory type of service that could have been given because they were old when they were put on; they had come from the commuter service in Montreal; they were not comfortable. Has the province made any study of any new type of vehicle that might be used efficiently and economically on these branch lines?

**Mr. Burtnick:** Specifically, I am not aware of any such study. That is why when we put the brief together we made the suggestion that matters involving scheduling and the kind of equipment that should be used should be done in consultation with the people who are going to use the service. They are the ones who are better able to tell us what kind of equipment would be satisfactory to them.

**Mr. Howe:** Of course I have a theory of my own. Rail liners cost about half a million dollars. They could buy almost eight buses for this cost and I do know that in the United States some studies are being made of a longer lower type of bus than the highway bus to be utilized on the railroad that could carry 40 or 50 passengers. My idea is that on those lines that were abandoned they could have two buses to service each one of those lines to give adequate, efficient, and comfortable service with one man operating the bus. I hope that you go back to Toronto and suggest to the Department of Transport there that they make some studies in this connection because after all the buses come under the Department of Transport, too. If the rail lines are sitting there idle, you might look into the possibility of the PCV licences, for so many buses and trucks that are using our highways if there is an alternative means to be used.

**Mr. Burtnick:** On that point, Mr. Howe, this week there is a transportation exhibition in Washington and I know that a number of our people are down there. It has a large display of new forms of vehicles, such as you discussed, and I expect that some of the federal Department of Transport people are there as well.

[Interprétation]

**M. Howe:** C'était peut-être pour tous les services. Vous n'êtes peut-être pas au courant non plus, mais si je me souviens bien, nous qui participions aux rencontres de Owen Sound, étions assez satisfaits des chiffres que nous citaient les chemins de fer; nous essayions de savoir quels étaient les coûts de l'entretien des lignes qui étaient imputés au service voyageur et quels étaient ceux qui étaient attribuables au service marchandise ou aux messageries. On ne pouvait obtenir les réponses. C'est bien ce qu'on vous a rapporté, monsieur Burtnick?

**M. Burtnick:** On ne m'en a pas parlé en ces termes; à cet égard, j'attire l'attention du Comité sur l'ordonnance concernant les frais des chemins de fer qui est le résultat de deux ans d'audiences tenues par le Comité des Transports par chemin de fer. L'ordonnance prévoit une formule qui permet d'établir ces coûts, d'évaluer les pertes. Ce décret concernant les frais est également utilisé pour l'abandon des lignes secondaires. Il serait peut-être utile que le Comité l'étudie. On en parle dans une petite brochure publiée par la Commission canadienne des transports.

**M. Howe:** Monsieur Burtnick, cela m'intéresse vivement car je suis né à Palmerston qui était un centre ferroviaire il y a bien des années, mais qui ne fait plus maintenant partie de cette catégorie. Nous avions un service d'autorail, mais ce n'était pas le genre de service le plus satisfaisant car il était déjà ancien au moment de son installation. C'était des trains de banlieue de Montréal qui n'offraient aucun confort. La province a-t-elle envisagé de nouveaux véhicules plus efficaces et plus économiques sur ces lignes secondaires?

**M. Burtnick:** Je ne suis pas vraiment au courant, c'est pourquoi lorsque nous nous sommes réunis pour rédiger le mémoire, nous avons proposé que les problèmes d'horaires et de l'équipement nécessaire soient résolus avec les usagers du service. Ce sont eux qui peuvent le mieux nous dire le genre de matériel dont ils ont besoin.

**M. Howe:** Évidemment, j'ai mon idée là-dessus. Les autorails coûtent environ un demi-milliard. À ce prix, on peut acheter près de huit autobus et je sais qu'aux États-Unis, on étudie actuellement un genre d'autobus plus bas et plus long que l'autocar routier qui pourrait rouler sur les rails de chemins de fer et transporter de 40 à 50 passagers. À mon avis, on pourrait utiliser sur chacune de ces lignes désormais abandonnées deux autobus afin de fournir un service approprié, efficace et confortable, avec un conducteur par autobus. J'espère que vous retournerez à Toronto et proposerez au ministère des Transports d'étudier cette possibilité, car tous les autobus relèvent également du Ministère. Si les lignes de chemins de fer ne servent plus à rien vous pourriez peut-être songer aux permis de transporteurs publics pour les nombreux autobus et camions qui empruntent nos autoroutes, si on peut se servir d'un autre moyen.

**M. Burtnick:** À ce sujet, monsieur Howe, il y a cette semaine une exposition sur le transport à Washington et je crois qu'un certain nombre de vos gens y sont déjà. On expose de nombreux genres de véhicules tout comme ceux dont vous parlez, et je suppose que certains représentants du ministère des Transports y sont également.



[Text]

**Mr. Howe:** I hope so. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe. Mr. Buchanan.

**Mr. Buchanan:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Burntack, in your brief you make I think quite sound reference to the fact that it should be the joint concern of the federal and provincial governments to provide for the most efficient, economic and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost.

**Mr. Burntack:** Those words are right out of the Act.

**Mr. Buchanan:** With that thought in mind, does the provincial government provide subsidies for bus services, or not?

**Mr. Burntack:** That matter I believe is under review at the present time. I am not familiar with where the matter stands.

**Mr. Buchanan:** It would seem to me that if you are going to have some sort of intermodal operation it is essential, assuming it is going to involve deficits, which I think it is going to involve, either for the bus system or for the railway system that there be some system whereby jointly the federal and provincial governments are going to have to be prepared to make up these deficits. I am just curious to know whether there was any preparedness on the part of the provincial government to move in this area?

**Mr. Burntack:** I think the point we were trying to make in the brief was that the thing might have been better done with some advance planning between the two levels of government. There was none and we suggest that we can learn from that. Planning obviously between the two levels of government is required in these sorts of matters. I cannot answer your question specifically on the matter of subsidies.

• 1048

**Mr. Buchanan:** I am sympathetic. It seems to me that it is essential; if the over-all objective is to provide sound basic transportation, it is going to involve both modes, certainly the two modes of bus and train, and you are in the jurisdictions of both governments.

**Mr. Burntack:** I am, as I say, somewhat in an awkward spot here. I have been given a brief to present and I am essentially a lawyer, not a transportation expert.

**Mr. Buchanan:** Fine. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Buchanan. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman and Mr. Burntack. We will not hold that against you, Mr. Burntack, being a lawyer. On the first page, where you refer to the fact that there were seven distinct railway passenger services and the committee ordered six services to be discontinued, are you in a position to say whether or not the Government of Ontario appealed the decisions made by the Railway Transport Committee of the CTC.

[Interpretation]

**M. Howe:** Je l'espère. Je vous remercie beaucoup.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Howe. Monsieur Buchanan.

**M. Buchanan:** Je vous remercie, monsieur le président. Vous avez dit très judicieusement dans votre mémoire, monsieur Burntack, que les gouvernements fédéral et provinciaux devaient conjointement songer à offrir le système de transport le plus efficace, économique et approprié, en faisant le meilleur emploi possible des modes de transport existants au prix global minimum.

**M. Burntack:** Ces mots sont tirés de la Loi.

**M. Buchanan:** A ce sujet, le gouvernement provincial accorde-t-il ou non des subventions pour les services d'autobus?

**M. Burntack:** Je pense que cette question est actuellement à l'étude; je ne sais pas où en sont les choses.

**M. Buchanan:** Si vous devez utiliser des modes de transport différents, et à supposer que vous ayez des déficits et je pense que vous en aurez, soit dans le système de transport par autobus, soit dans le système de transport par chemin de fer, il est essentiel que les gouvernements fédéral et provinciaux soient prêts à combler ces déficits. Je suis curieux de savoir si le gouvernement fédéral est prêt à s'aventurer dans ce domaine?

**M. Burntack:** Ce que nous essayons de dire dans le mémoire, c'est que les choses auraient été beaucoup mieux s'il y avait eu aux deux niveaux de gouvernement une planification. Il n'y en a pas eu et nous signalons que nous aurions pu en bénéficier. Il est évident qu'une planification entre les deux niveaux de gouvernement est nécessaire dans ce genre de question. Je ne puis répondre de façon précise à votre question concernant les subventions.

**M. Buchanan:** Je comprends. Si nous devons atteindre l'objectif global, il est essentiel à mon avis d'offrir un bon transport de base, qui comprendra à la fois les deux modes de transport, par autobus et par train et vous avez l'autorité auprès des deux gouvernements.

**M. Burntack:** Je suis, je le répète, dans une position un peu gênante. On m'a donné un mémoire à présenter et en fait, je suis avocat et non pas expert en matière de transport.

**M. Buchanan:** Très bien. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Buchanan. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Je vous remercie, monsieur le président et vous aussi monsieur Burntack. Nous ne vous en voulons pas, monsieur Burntack, d'être avocat. Dans la première page de votre mémoire, lors que vous mentionnez qu'il y avait sept services ferroviaires distincts pour les passagers et que le Comité a demandé la suppression de six d'entre eux, pouvez-vous nous dire si oui ou non le gouvernement de l'Ontario en a appelé des décisions prises par le Comité des chemins de fer de la Commission canadienne des transports.

[Texte]

**Mr. Burtnick:** I have no knowledge of what transpired after the decision came down.

**Mr. Skoberg:** Are you in a position to say whether you consider the \$725,000, as referred to on page 2 of the brief, to be exorbitant in so far as the deficit operation of those services?

**Mr. Burtnick:** I do not believe I am in that position. As I understand it, the figure was put in there simply to show the Committee the sizes of the deficits involved or that the Committee determine were involved.

**Mr. Skoberg:** I imagine you have seen *The Globe and Mail* on Saturday where it indicated the Government of Canada purchase pictures from France for an undisclosed number of dollars and I would imagine it is going to be much more than \$725,000.

**Mr. Burtnick:** I am afraid I missed that.

**Mr. Skoberg:** It seems to me that if we are really concerned, and I know that the Government of Ontario has been concerned about passenger train operation and the whole integrated system of transportation, then we have to look at it along the lines that you have suggested in your brief.

I have another question, Mr. Chairman. There has been some discussion, I think I have read it in the paper, where the Province of Ontario has indicated they may be willing to take over certain operations and take over branch lines and the likes of that, that are up for abandonment. Is that correct?

**Mr. Burtnick:** I have no knowledge of that, I am afraid. I cannot respond to it.

**Mr. Skoberg:** Yes. Would this be the only brief that we will be receiving from the Province of Ontario in our hearings here in Ontario.

**Mr. Burtnick:** Yes. It is not our intention, of course, to repeat this brief each day.

**Mr. Skoberg:** No.

**Mr. Burtnick:** We will have someone here and we will have copies of this brief available in the other communities that you will be visiting. This is the brief for the entire set of hearings.

**Mr. Skoberg:** The reason I asked that, Mr. Burtnick, is that I wonder whether or not there may be somebody from the government here in a position to answer direct questions. I can realize the position that you are in as far as policy of the Government of Ontario is concerned.

**Mr. Burtnick:** I would like to suggest, sir, that in regard to any such questions, if such questions could be directed by letter to the Minister's office, Mr. Carton, I am sure they will receive attention.

**Mr. Skoberg:** You cannot say then whether or not there will be further representation made to the Canadian Transport Commission after the decision by the commission itself.

**Mr. Burtnick:** I am afraid not.

**Mr. Skoberg:** Referring to page 5 of your brief, are you aware of any specific studies that have been made in Ontario in so far as an integrated passenger service is concerned for the whole area?

[Interprétation]

**M. Burtnick:** Je ne sais pas ce qui s'est passé après que la décision ait été prise.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous dire, si à votre avis, les \$725,000 dont vous parlez à la page 2 de votre mémoire sont exorbitants comme déficit pour les activités de ces services?

**M. Burtnick:** Je ne pense pas pouvoir le faire. Si je comprends bien, ce chiffre a été mentionné simplement pour indiquer l'ampleur des déficits en cause.

**M. Skoberg:** Je suppose que vous n'avez pas vu le *Globe and Mail* de samedi où l'on dit que le gouvernement du Canada a acheté des tableaux en France pour un montant qui n'est pas divulgué mais j'imagine que la somme est beaucoup plus importante que \$725,000.

**M. Burtnick:** Je ne l'ai pas lu.

**M. Skoberg:** Quant à moi, si nous sommes vraiment intéressés, et je sais que le gouvernement de l'Ontario s'intéresse à l'exploitation des trains de passagers et à tout le système de transport intégré, il faudrait aborder ce sujet de la façon proposée dans votre mémoire.

J'ai une autre question, monsieur le président. On a dit, et je crois l'avoir lu dans les journaux, que la province d'Ontario s'est montrée disposée à prendre en charge certaines opérations et certaines lignes secondaires qui sont abandonnées. Est-ce exact?

**M. Burtnick:** Je n'en ai pas la moindre idée. Je ne peux vous répondre.

**M. Skoberg:** Oui. Est-ce le seul mémoire que nous recevons de l'Ontario lors de nos audiences dans cette province?

**M. Burtnick:** Oui. Nous n'avons pas l'intention évidemment de reprendre ce mémoire chaque jour.

**M. Skoberg:** Non.

**M. Burtnick:** Un représentant et des exemplaires de ce mémoire seront à votre disposition dans les autres localités que vous visiterez. Ce mémoire reste le même pour toutes les autres audiences.

**M. Skoberg:** La raison pour laquelle je vous posais cette question, monsieur Burtnick, c'est que je me demandais si un membre du gouvernement pourrait répondre directement à mes questions. Je comprends votre position face à la politique du gouvernement de l'Ontario.

**M. Burtnick:** J'aimerais que ces questions soient adressées par écrit au bureau du ministre, M. Carton, je suis certain qu'on s'en occupera.

**M. Skoberg:** Par conséquent, vous ne pouvez nous dire si on fera ou non d'autres démarches auprès de la Commission canadienne des transports après la décision de la Commission.

**M. Burtnick:** J'en ai bien peur.

**M. Skoberg:** Pour en revenir à la page 5 de votre mémoire, savez-vous si en Ontario des études particulières ont été entreprises au sujet d'un service-passagers intégré pour toute la région?



[Text]

**Mr. Burtick:** It is the word "integrated" that I stumble over. As I pointed out, the jurisdiction for railways is federal; I think we are trying to make the point in the brief that because of the split jurisdiction between the federal and provincial governments, such a study would have to be a joint study. I am not aware of any study that we have undertaken on our own, although there may well be one.

• 1053

**Mr. Skoberg:** I notice your words at the top of page 6:

... we find ourselves placed in the position of having to react to decisions of Federal regulatory agencies ...

I think you have pretty well drawn out the fact that you are not in a position to act whatsoever, it is a case of reacting to a decision made by an authority that is not co-operating with the province. Do I draw this conclusion from your brief?

**Mr. Burtick:** Once again it is a jurisdictional problem. The jurisdiction over railways is federal and that puts us in the position we find ourselves in with regard to passenger train services.

**Mr. Skoberg:** Are you aware of the Servocentre application made by the Canadian National throughout the country, and can you say whether or not the Servocentres are in operation here? Maybe that question would be better directed to the CN management.

**Mr. Burtick:** Perhaps it might be. I know there have been some applications by the railways, but precisely where they are I cannot say.

**Mr. Skoberg:** I notice you refer to the amounts of money and the definition used by the commission in determining whether an operation is economic or not and suggesting a change in the definition. Could you say whether the Government of Ontario believes that the entire operation of the railway company should be taken into consideration rather than breaking it down into isolated individual operations such as rail-passenger operation, rail freight, and all the associated policies and programs they have? Do you believe that the whole operation should be taken into consideration rather than breaking it down into those individual fields?

**Mr. Burtick:** I have read the transcript of the discontinuance hearings in southwestern Ontario but I do not recall what the government said in regard to that point, so I am afraid I cannot answer. The transcript was rather lengthy.

**Mr. Skoberg:** A few years back in the City of Moose Jaw when they were having hearings on rail passenger abandonment, the mayor of the town at that time, a druggist, made his representation along the lines that he owned a drugstore and he had various things in that drugstore and he did not do away with a certain product just because it was not paying. He had to provide the whole bundle whether he liked it or not. Sometimes I wonder whether we should not take this line when we talk about abandonment of certain services.

**Mr. Burtick:** I know that particular view was advanced at the discontinuance hearings, but my memory is faulty and I do not recall who advanced it.

[Interpretation]

**M. Burtick:** C'est le mot «intégré» qui m'arrête. Comme je l'ai dit, cette question est du ressort fédéral et nous avons tenté dans le mémoire de démontrer qu'en raison de ce partage de compétence entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, une telle étude devrait se faire conjointement. Je ne crois pas que des études soient entreprises de notre côté, mais c'est possible.

**M. Skoberg:** Vous dites, à la page 6 du mémoire:

... nous sommes dans une position où il nous faut réagir aux décisions d'organismes fédéraux investis d'un pouvoir de réglementation ...

Je crois que vous avez très bien établi le fait que vous n'êtes pas en mesure d'agir du tout; il s'agit de réagir à une décision prise par une autorité indépendante de la province. Est-ce bien ce que vous voulez dire dans votre mémoire?

**M. Burtick:** C'est encore un problème de compétence. Les chemins de fer relèvent du fédéral et c'est pourquoi nous nous trouvons dans cette situation à l'égard des services ferroviaires pour les voyageurs.

**M. Skoberg:** Savez-vous que le Canadien National a fait une demande pour se servir des Servocentres dans tout le pays, et pouvez-vous nous dire si les Servocentres fonctionnent ici? Je devrais peut-être poser cette question à la direction du CN.

**M. Burtick:** Oui, peut-être. Je sais que les chemins de fer ont présenté des demandes mais où précisément? Je l'ignore.

**M. Skoberg:** Vous mentionnez des sommes et vous citez la définition dont se sert la Commission pour évaluer si une opération est rentable ou non, tout en proposant un changement de définition. Croyez-vous que pour le gouvernement de l'Ontario, il faudrait considérer le total des activités de la société de chemins de fer plutôt que chacune d'elles isolément comme, par exemple, le service des voyageurs, de marchandises, et toutes les politiques et les programmes qui s'y rattachent?

**M. Burtick:** J'ai lu la transcription des audiences concernant l'abandon des lignes dans le sud-ouest de l'Ontario, mais je ne me souviens pas de ce qu'a dit le gouvernement à ce sujet. J'ai bien peur de ne pouvoir vous répondre. La transcription était assez longue.

**M. Skoberg:** Lors des audiences concernant l'abandon des services-voyageurs à Moose Jaw, il y a plusieurs années, le maire de cette ville qui était pharmacien, avait fait remarquer qu'il possédait une pharmacie mais qu'il refusait de se départir de certains produits sous prétexte qu'ils n'étaient pas rentables. Il devait offrir toute la série que cela lui plaise ou non. Je me demande parfois si nous ne devrions pas penser de la sorte avant d'abandonner certains services.

**M. Burtick:** Cette opinion a été exprimée aux audiences concernant l'abandon des services, mais la mémoire me fait défaut et je ne me souviens plus qui en avait parlé.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** Do you believe that the most important aspect of any hearing should be public interest rather than economics?

**Mr. Burtnick:** I am not sure that the two things do not overlap to a very considerable extent, at least in the form in which we put it in this submission. The definition we are suggesting of determining whether a passenger rail service is uneconomic or not, I think embraces that concept.

**Mr. Skoberg:** The conclusion that I personally receive from your brief is that in effect the provinces, that is all of the provinces, are living in isolation in so far as decision-making processes are concerned when they come under federal regulation. The Government of Ontario is suggesting that this has to come to an end, that there must be more consultation between the provinces and the federal authorities if we are going to be really concerned about our transportation system in Canada. Would that be a fair conclusion to your brief?

**Mr. Burtnick:** This brief centres around the rail situation. I am unable to state that is our position in regard to the other modes as well.

**Mr. Skoberg:** Do you not find yourself in that position in Ontario regarding the Pickering airport site and other decisions made at the federal level?

**Mr. Burtnick:** About the last thing I came here prepared to discuss was the Pickering matter.

• 1058

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you. Mr. Skoberg.  
Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I am sure no one here will disagree with anything in the brief, Mr. Burtnick. It is, I think, a very comprehensive brief and hits the nail right on the head. I just want to ask you this to confirm what I gathered from the brief. Would you suggest that the passenger services in this area that were discontinued in 1970, first, should start up again immediately? Then second, that the Ontario government and the federal officials; namely, the Canadian Transport Commission, should get together and discuss this with the municipalities involved to see whether the proper transportation system for the area at least could be talked about and perhaps some changes made? This is really the sum and substance of your recommendations, is it not?

**Mr. Burtnick:** Yes, at least on the first point, Mr. Whicher, at least those railway services that are essential to some adequate transportation system for the communities to which they would attract travel.

On your second point, I think our brief makes the suggestion that the railways should also be involved in such discussions. You cannot exclude the railways.

**Mr. Whicher:** Or the bus companies, for example.

**Mr. Burtnick:** I think once the federal and the provincial authorities get together that would of necessity bring in discussions about bus companies.

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Croyez-vous que lors de ces audiences, le plus important c'est l'intérêt public ou la rentabilité?

**M. Burtnick:** Je ne suis pas certain que les deux facteurs ne se recouvrent pas considérablement, du moins dans notre mémoire. La définition que nous proposons pour évaluer si un service ferroviaire pour voyageurs est rentable ou non relève de cette idée.

**M. Skoberg:** La conclusion que je tire personnellement de votre mémoire c'est que les provinces, toutes les provinces vivent isolées les unes des autres pour les décisions qui sont prises au niveau fédéral. Le gouvernement de l'Ontario propose d'en finir avec cela et qu'il y ait une meilleure consultation entre les provinces et les autorités fédérales, si nous nous intéressons véritablement au système de transport canadien. Croyez-vous que ce soit une conclusion honnête de votre mémoire?

**M. Burtnick:** Ce mémoire tourne autour de la situation ferroviaire. Je ne peux pas vous dire que c'est notre position concernant les autres modes de transport.

**M. Skoberg:** Ne vous trouvez-vous pas dans la même situation lorsque vous voyez le site choisi pour l'aéroport de Pickering et les autres décisions qui sont prises au niveau fédéral?

**M. Burtnick:** La question de Pickering est bien la dernière chose dont je voudrais parler ici.

**M. Skoberg:** Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Skoberg.  
Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Je pense, monsieur Burtnick, que l'on est tous d'accord avec ce mémoire. J'aimerais simplement que vous me confirmiez, si j'ai bien compris, ce qu'il contient. Vous voulez donc que les services des chemins de fer pour les voyageurs, supprimés en 1970, reprennent immédiatement? Deuxièmement, vous voulez que le gouvernement de l'Ontario et les fonctionnaires officiels, c'est-à-dire la CCT, s'entendent avec les municipalités en cause pour discuter des systèmes de transport approprié dans la région et peut-être préconiser certains changements?

**M. Burtnick:** Oui, je suis d'accord avec vous, au moins sur le premier point, monsieur Whicher, nous aimerions qu'au moins ces services de chemins de fer, qui sont essentiels pour ces collectivités, reprennent afin d'attirer aussi le tourisme.

Deuxièmement, nous pensons que les chemins de fer devraient participer à de tels pourparlers; vous ne pouvez les exclure.

**M. Whicher:** Ou les compagnies d'autobus par exemple.

**M. Burtnick:** Je pense que si les représentants du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial pouvaient s'entendre, on parlerait nécessairement des sociétés de transport par autobus.



[Text]

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I have nothing else to say except a general comment. I think this brief, and the one previously given by Dr. Cooper, and I have looked over the briefs that are to follow, emphasize the most frustrating and agonizing experience that we have had in this part of the country as far as transportation facilities are concerned. These decisions seem to be made for us by people down in Ottawa who appear to have no knowledge of the transportation needs of the area. We have been over this with many members sitting around this table over the years, and these briefs that we have listened to so far, and particularly the last one given by the Province of Ontario, only serve to emphasize the position in which we find ourselves. I certainly hope that the Committee can come up with recommendations very similar to the ones that have been presented to us in this brief. I think the recommendations given by Mr. Burtneck are excellent and I am sick and tired of having our transportation system run by people—presumably by the Canadian Transport Commission in Ottawa—who know nothing of our needs in this area of the country. Our people need these services and I hope that this Committee demands that they get it.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, on a question of privilege—I hope that you will take note that Mr. Whicher is a member of the government and that he reiterates these statements in your own caucus, because the Transport Act says the Minister has supreme rule over these things and he can discount decisions made by the Canadian Transport Commission because he has the final say. We hope that Mr. Whicher said these words in his own caucus before that decision was taken or after it was taken.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I feel that I should answer. You, of course, will know that I do say it in caucus, and I say it right here, I am not the least bit pleased with what the government of Canada has done with the transportation facilities in this area. I say it here in London, I will say it in Toronto, and I say it in Ottawa for anybody who will listen. My only problem is that no one up to the moment has listened to me nor to Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, on a question of privilege. In 1958 we went to the then Minister of Transport and he kept those lines running until the Liberal government took them off on January 1, 1971.

• 1103

**The Vice-Chairman:** Order. Mr. Howe, we did not come here to argue politics. I will tell you this, Mr. Howe, that if it had not been for my vote in the Committee we would not be here today, and I am a member of the government. Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Thank you, Mr. Chairman. I want to agree with Mr. Howe when he suggested to you, Mr. Burtneck, that you should recommend that the CNR adopt a policy of not using the BUDD cars of the past, which cost nearly half a million dollars apiece, when they could possibly purchase for the same price seven of these buses. Seven years ago, as a Liberal at the time—I was on that side of the House before March 13, and since March 13 I crossed the floor and I am now a Conservative and happen to be with you because probably you are thinking the same way as I am—I suggested to the late Donald Gordon and to Mr. Pickersgill, that they adopt a policy of buying this type of bus that can be used on the railway system and we would not have

[Interpretation]

**M. Whicher:** Je n'ai qu'un commentaire d'ordre général à faire. Je crois que ce mémoire ainsi que celui fourni antérieurement par M. Cooper, et j'ai aussi examiné les mémoires qui devront suivre, nous indiquent combien la situation est frustrante et mauvaise au point de vue transport dans cette partie du pays. Les décisions sont prises par Ottawa qui ne semble avoir aucune idée de nos besoins; nous avons examiné cette situation, ici autour de cette table, depuis des années, et ce mémoire, particulièrement de dernier fourni par la province de l'Ontario, ne fait que confirmer cet état de choses. J'espère que le Comité pourra en venir à des recommandations analogues à celles de M. Burtneck. J'en ai assez de voir la Commission canadienne des transports s'occuper des besoins de notre région.

**Le vice-président:** Merci beaucoup.

**M. Howe:** Monsieur le président, une question de privilège. J'espère que vous avez remarqué que M. Whicher est un député du gouvernement et que la Loi sur les transports donne au ministre l'autorité dernière dans ces questions; il peut négliger les décisions prises par la Commission canadienne des transports. Nous espérons que M. Whicher a dit ces mots au cours du caucus avant que la décision ou après que la décision n'ait été prise.

**M. Whicher:** Monsieur le président, vous savez naturellement que je l'ai dit en caucus et que je l'ai dit ici; je ne suis pas content de ce que le gouvernement a fait dans le cas des transports dans cette région. Je le dis ici à London, je le dirai à Toronto et à Ottawa. Mais, jusqu'ici, personne ne m'a écouté ou n'a écouté M. Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, une question de privilège. En 1958, nous nous sommes adressés au ministre des Transports qui a conservé ces voies de chemins de fer jusqu'à ce que le gouvernement libéral les retire le 1<sup>er</sup> janvier 1971.

**Le vice-président:** A l'ordre. Nous ne sommes pas ici pour discuter politique; si ce n'est, monsieur Howe, qu'il me faut voter, je ne serais pas venu. Monsieur Rock.

**M. Rock:** Merci, monsieur le président. Je suis d'accord avec M. Howe lorsqu'il vous a indiqué, monsieur Burtneck, que vous devriez recommander que le CN adopte une politique pour remplacer par des bus ces wagons BUDD du passé qui coûtent environ ½ million pièces, soit sept fois plus qu'un autobus. Il y a 7 ans, j'étais dans les rangs des Libéraux, et depuis le 13 mars je me suis joint aux Conservateurs car nous avons sans doute la même façon de penser. Mais à l'époque, je proposais à feu Donald Gordon et à M. Pickersgill d'acheter ces autobus qui peuvent être utilisés dans le cadre des systèmes de chemin de fer et ceci nous aurait évité de devoir abandonner tant de services voyageurs et de services de banlieue. J'espère que vous

[Texte]

to abandon so much passenger or commuter service as we have been doing in many areas. I hope you find some way to recommend that to the federal government. This would help us quite a bit.

I just want to say to you, Mr. Burntrock, that your brief is an excellent brief and I am all for the five recommendations that you have. I hope that this Committee will recommend along the same lines as your recommendations. I hope that we will come up with the same type of recommendations. I hope that Mr. Whicher will be a member of the Committee at the time that we are making these recommendations.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Rock. Mr. Noble.

**Mr. Whicher:** There is not much doubt about that.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I would just endorse the good thing that is said about this approach that is made by the provincial government, and I take note of (d) at the bottom of page 3. I think this is very much in line with the thinking of many of us in western Ontario. We have this tremendous development at Douglas Point and a big increase in population in this area and it of course continues and spreads right to Owen Sound, and we have no passenger service. I think this is one place, as soon as we can get some consideration, that something should be done about providing passenger service for.

It seems to me, Mr. Chairman, at that meeting in Owen Sound on March 31, 1970, the thin edge of the wedge was inserted and we had six trains taken off that had a deficit of \$725,000 per year. In my view this is a very small pittance when you consider the money that is being squandered and a lot of things that are being done these days by governments, and we have nothing to show for it. Even if it cost us \$725,000 I think this service should have been continued.

In this brief it is intimated that the Canadian Transport Commission has not given full co-operation and consideration to providing better transportation service in western Ontario. Was this intended, Mr. Burntrock? You have intimated this in this brief, and I am wondering if you really intended to.

**Mr. Burntrock:** Our suggestion is that some joint studies be carried on by the two levels of government. The remarks were not specifically directed at the Canadian Transport Commission. It is simply a plea for some study.

**Mr. Noble:** To your knowledge, has the provincial government made any approach to the federal government or to the Canadian Transport Commission asking co-operation in bringing a satisfactory solution to the western Ontario transportation problem? Do you know whether they have made any approach on it?

**Mr. Burntrock:** I just cannot answer for specific approaches. I am afraid I do not know.

**Mr. Noble:** I think we should be able to pin this down somewhere. Somebody is at fault for not making an approach. This service has been cut off now for two years. In fact, I hear members of Parliament at Ottawa saying that the passenger service in their areas has been cut off and they have used the criteria that originated right in our own area to go all over Canada and cut off train service. I think you should go back to your government, and say: "Let us make an approach". Somebody has to make an approach to get this thing started if we are going to get any relief. Thank you.

[Interprétation]

trouverez un moyen de recommander cette politique au gouvernement fédéral.

A nouveau, monsieur Burntrock, votre mémoire est excellent et je suis en faveur des 5 recommandations que vous y présentez; j'espère que le Comité en tiendra compte dans ses recommandations et j'espère que M. Whicher sera membre du comité lorsque nous ferons ces recommandations.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Rock. Monsieur Noble.

**Mr. Whicher:** Cela ne fait aucun doute.

**M. Noble:** Monsieur le président, je suis en faveur de cette façon de voir du gouvernement provincial et je prends note de l'alinéa d) au bas de la page 3, car ceci est conforme à notre façon de penser dans l'ouest de l'Ontario. A Douglas Point, nous assistons à cette expansion immense et aussi à une expansion démographique importante qui s'étend jusqu'à Owen Sound et nous n'avons pas de service voyageurs. Je crois qu'il faudrait étudier la question dès que possible.

Il me semble, monsieur le président, qu'à cette séance d'Owen Sound le 31 mars 1970, on avait décidé d'y supprimer un train qui créait un déficit de \$725,000 par an. A mon avis, c'est bien peu quand on considère tout ce que le gouvernement gaspille. Je crois que ce service aurait dû continuer à être fourni, quelle que soit la dépense.

On laisse entendre, dans ce mémoire, que la Commission canadienne des transports n'a pas totalement collaboré à la création d'un service de transport amélioré dans l'ouest de l'Ontario. Est-ce là réellement ce que vous vouliez dire dans votre mémoire?

**M. Burntrock:** Nous préconisons des études conjointes aux deux niveaux du gouvernement. Ces remarques ne visaient pas en particulier la Commission canadienne des transports.

**M. Noble:** Est-ce qu'à votre connaissance le gouvernement provincial a demandé au gouvernement fédéral ou à la Commission canadienne des transports leur collaboration pour apporter une solution satisfaisante aux problèmes des transports dans l'ouest de l'Ontario?

**M. Burntrock:** Malheureusement, je n'en sais rien.

**M. Noble:** On devrait pouvoir trouver le responsable car ce service a été supprimé depuis 2 ans maintenant. En fait, j'ai entendu dire par des députés à Ottawa que le service voyageurs dans notre région avait été interrompu et que ces critères étaient à l'origine de l'application de ces mêmes mesures dans tout le Canada. Je crois que vous devriez retourner voir votre gouvernement et lui dire de faire ces démarches. Il faut que quelqu'un fasse le premier pas si l'on veut améliorer cette situation. Merci.



[Text]

• 1108

**Mr. Burtneck:** For all I know there may have been, I am just not aware. I cannot answer your question specifically as to whether there has been or not.

**Mr. Noble:** Thank you Mr. Chairman. That is all I have to say.

**The Vice-Chairman:** Mr. Burtneck can I ask you a question?

**Mr. Burtneck:** Sure.

**The Vice-Chairman:** You seem to have a lot of knowledge of transportation. In your opinion should a government or a privately owned railway, federal or provincial provide passenger service at a loss, at a profit, or provide a service for the citizens of the country or province and try to break even.

**Mr. Burtneck:** Hopefully all those things, Mr. Chairman. It would be nice if the passenger services could be run at least at a break even point. I know that none of the passenger train services in the country at the present time are making any money. All passenger train services above the Canadian National and the Canadian Pacific Railway are presently the subject of applications to the Canadian Transport Commission for discontinuance, every one.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Burtneck I wonder is it reasonable to ask you to make a representation to your Minister to have someone before this Committee who is in a position to answer policy questions for the Ontario government. I realize the position you find yourself in, but I am rather interested in what the Ontario government has proposed, if I understand the newspaper reports, and that is all I can go by. I wonder if that may be possible.

**Mr. Burtneck:** I will certainly take that back to Toronto with me.

**Mr. Skoberg:** Well, if it can be before we leave this week at one of the hearings that we have scheduled.

**Mr. Burtneck:** Yes. I will be back in Toronto a little bit later today, so I will take that recommendation back.

**Mr. Skoberg:** Maybe our communication system will not work, but you could telephone.

**Mr. Burtneck:** That is a point, perhaps I will.

**The Vice-Chairman:** Thank you Mr. Skoberg. Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** I just have a supplementary. As a matter of emphasis I think, Mr. Burtneck, when you said that all passenger trains or transportation systems were probably losing money, that includes, of course, large transportation facilities such as the Toronto Transportation Commission, which receives a substantial subsidy from the Ontario government. This is correct, is it not?

**Mr. Burtneck:** I do not know. My knowledge of municipal systems is weaker than of this matter. I do not know.

**Mr. Whicher:** If it were true that the TTC were getting substantial subsidies from one government or another surely in theory it would be correct that we deserve some sort of subsidy for passenger service, too. Would that not be correct?

[Interpretation]

**M. Burtneck:** Il se peut que des démarches aient déjà été faites mais je n'en sais rien.

**M. Noble:** Merci, monsieur le président. C'est tout.

**Le vice-président:** Monsieur Burtneck, puis-je vous poser une question?

**M. Burtneck:** Oui, bien sûr.

**Le vice-président:** Vous semblez bien connaître la question des transports: est-ce qu'à votre avis, un gouvernement ou une compagnie de chemins de fer privée, fédérale ou provinciale, devrait fournir un service passagers à perte, à profit ou avec un budget équilibré, mais fournir quand même un service.

**M. Burtneck:** Oui, tout cela. On aimerait évidemment que le service ne fasse pas de pertes, mais je sais qu'à l'heure actuelle au Canada, aucun service passagers ne fait de bénéfices. Tous les services passagers sauf le CN et le CP ont présenté des demandes à la Commission canadienne des transports pour arrêter leurs opérations.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur Burtneck, pourriez-vous demander à votre ministre de faire comparaître devant le Comité quelques personnes qui pourraient répondre à des questions de politique au nom du gouvernement de l'Ontario? Je comprends votre situation, mais ce que le gouvernement de l'Ontario a proposé, d'après les rapports de journaux, m'intéresse; est-ce donc possible?

**M. Burtneck:** Très certainement. J'en parlerai à Toronto.

**M. Skoberg:** Et serait-ce possible que cette comparution ait lieu avant la fin de la semaine lors d'une séance prévue?

**M. Burtneck:** Oui. Je serai de retour à Toronto au cours de la journée.

**M. Skoberg:** Peut-être notre système de communication ne fonctionnera-t-il pas, mais vous pourriez téléphoner.

**M. Burtneck:** Oui, je le ferai peut-être.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Skoberg. Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** J'aimerais poser une question supplémentaire: lorsque vous dites que la plupart des trains de passagers du système perdent probablement de l'argent, vous parlez naturellement des systèmes importants de transport tels que la Commission des transports de Toronto qui reçoit une subvention importante du gouvernement de l'Ontario?

**M. Burtneck:** Je n'en sais rien; je n'ai pas grande connaissance des systèmes municipaux.

**M. Whicher:** S'il est vrai que cette commission reçoit d'importantes subventions d'un gouvernement ou d'un autre, il serait aussi vrai que nous mériterions aussi d'obtenir quelques subventions pour les services passagers?

## [Texte]

**Mr. Burtnick:** I simply cannot respond to that Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Howe would agree with me anyway.

**Mr. Howe:** Always, always.

**The Vice-Chairman:** Thank you Mr. Whicher. On behalf of the Committee, Mr. Burtnick, I would like to thank you very much for a very interesting brief.

**Mr. Burtnick:** Thank you. I have left some copies of the brief at the end of the table for anyone who may want them.

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, we have a brief here from the Tillsonburg District Memorial Hospital supported by the IODE. Is there anybody here to present this brief? Shall we print it as an appendix to our hearings today.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** I will call the London and District Railway Workers Council, and I believe we have Mr. George Flood, and Mr. Albert Bernhardt as witnesses. Would you come forward, please.

I believe you all have copies of this brief of the London and District Railway Workers Council. Can you summarize it Mr. Flood or cut it down a little, please.

**Mr. George Flood (Recording Secretary, London and District Railway Workers Council, London, Ontario):** Suppose I do not want to cut it down a little.

• 1113

**An hon. Member:** Speed it up when you read it.

**The Vice-Chairman:** Go ahead.

**Mr. Flood:** Mr. Chairman and members of the Transport Committee, I am here to present this brief on behalf of the London & District Railway Workers Council. All members of the Committee have copies of this brief.

It is very evident to the travelling public and to employees of the CNR who are conversant with conditions on CNR passenger trains that despite the present advertising campaign by newspaper, radio and television CNR management is doing little or nothing to live up to their advertising. This is very misleading to the public and would even appear to be false advertising and is certainly very expensive to the CNR. As they are only a service organization it is certain that if their advertising is to be effective, it must be lived up to or the new customers it is hoped to win will be turned away and old customers will also be alienated.

For your information I have many copies of this advertising here. I have dozens of them taken out of our local newspapers and Toronto newspapers, Hamilton newspapers and so on that illustrate this advertising.

Let us look at some of the complaints from passengers.

1. It is a well-known fact that Fridays and Sundays are heavy travel days but no satisfactory effort has been made to cope with the traffic on these days. Present trains are such that many passengers after standing at the loading gate in a station for 20 or 30 minutes still have to stand in the aisles or even in the baggage car for long periods of time because of insufficient seats. Canadian National advertising is as follows:

## [Interprétation]

**M. Burtnick:** Je ne puis répondre à cette question, monsieur Whicher.

**M. Whicher:** M. Howe est certainement d'accord.

**M. Howe:** Toujours.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Whicher. Monsieur Burtnick, au nom du comité je vous remercie pour cet exposé très intéressant que vous nous avez fait.

**M. Burtnick:** Merci. Au bout de la table, j'ai mis quelques exemplaires du mémoire pour ceux qui en voudraient.

**Le vice-président:** Messieurs, nous devons étudier maintenant un mémoire du *Tillsonburg District Memorial Hospital* qui est patronné par l'IODE. Y a-t-il quelqu'un pour présenter ce mémoire? Allons-nous l'annexer au compte rendu de notre séance d'aujourd'hui?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Je vais donc demander que l'on étudie cette question du *London and District Railway Workers' Council* et je crois que nous avons ici comme témoin, M. George Flood, et M. Albert Bernhardt; avancez-vous s'il vous plaît.

Je crois que nous avons tous reçu des exemplaires de ce mémoire et M. Flood va pouvoir nous le résumer ou le raccourcir un peu tout au moins.

**M. George Flood (Secrétaire, London and District Railway Workers' Council, London, Ontario):** Mettons que je ne veuille pas le raccourcir?

**Une voix:** Accélérez le rythme lorsque vous le lisez.

**Le vice-président:** Allez-y.

**M. Flood:** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je comparais ici pour présenter le mémoire de la *London & District Railway Workers Council* et tous les membres du Comité ont reçu des exemplaires de ce mémoire.

Le public voyageur ainsi que les employés du Canadien National qui connaissent la situation qui prévaut dans les trains de voyageurs, sont bien au courant que, malgré la campagne de publicité qui se fait actuellement dans les journaux, à la radio et à la télévision, la direction du CN fait bien peu ou même rien du tout pour remplir les promesses de cette publicité. On induit le public en erreur et on fait, semble-t-il une fausse publicité; en tous cas, il est certain qu'elle coûte très cher au CN. Étant donné que le Canadien National n'est qu'un organisme de service, il ne fait pas de doute que, si sa publicité est destinée à porter des fruits, il doit s'efforcer d'atteindre les normes promises, sinon les nouveaux clients qu'il espère attirer s'en détourneront de même que les anciens usagers.

Pour votre gouverne, j'ai ici plusieurs exemplaires de cette publicité. Des dizaines d'exemples proviennent de quotidiens locaux ou de Toronto, d'Hamilton et aussi de suite.

Examinons quelques-unes des plaintes formulées par les voyageurs:

1. C'est un fait bien connu que le vendredi et le dimanche, le nombre des voyageurs est particulièrement dense; cependant aucun effort satisfaisant n'a été fait jusqu'ici pour faire face à l'encombrement de ces jours-là. La situation actuelle dans les trains est telle que de nombreux voyageurs, après avoir attendu à la porte d'entrée d'une gare pendant 20 ou 30 minutes doivent encore rester debout dans le couloir ou même dans le fourgon pendant de longues périodes de temps à cause de l'insuffisance des places. Le Canadien National fait la publicité suivante:



## [Text]

Be kind to your car—take the train—comfort and relaxation—arrive happier.

It is not understood how a passenger could possibly be comfortable, relaxed and arrive happier under such conditions. It also adds insult to injury when these standing passengers are told by the conductor of the train that their ticket does not entitle them to a seat but only to transportation. It should also be recognized that standing passengers constitute a safety hazard.

The following are a few instances when these conditions existed and I am listing here only Fridays and Sunday.

Train No. 146, January 28, 1972, the aisles on this train were full out of London. This is a Toronto train.

Train No. 146, and there is a misprint on this. In your brief it is February 28 it should have been February 25. The aisles on this train were full out of London.

Train No. 51, January 30, 1972, the aisles were full out of Toronto and some passengers stood in the baggage car. That was a Sunday.

Train No. 146 originates in Windsor and runs to Toronto. It is due out of Windsor at 1140 hours, due into London at 1330 hours. It is certain that the staff at London cannot hope to guess how many passengers will be on hand to ride this train from London and be able to notify Windsor prior to the departure time in order that sufficient cars be put on the train to handle the traffic upon arrival at London. For many years coaches were stored at London so that they could be added to trains when the volume of traffic required. However, despite the fact that London has five station tracks not one coach is stored here for any emergency. It must also be recognized that the extra cars placed on this train at Windsor are empty until the extra cars placed on this train at Windsor are empty until the train arrives at London and are also empty until the train arrives at London and are also empty on the return movement between London and Windsor. It is certain that these cars are hauled a great many nonproductive miles and suffer a great deal of extra wear and tear in the process.

The remedy is, of course, to revert to the former practice. Store the cars at London as in the past and add them to the trains as required. As Train No. 146 has only five minutes at London, it is impossible to load 200 to 300 passengers and keep the train on time. If, however, the former practice of adding the cars at London were again invoked, the London-to-Toronto passengers could be loaded, as in the past, before the train arrived. This would avoid delays, congestion and eliminate passengers having to stand for long periods at loading gates or in the aisles because of insufficient cars on the train. This former practice was discontinued as an economy move to avoid having a carman and the yard engine at the station to add cars to the trains as needed.

• 1118

On February 24, 1972, train No. 145 arrived at London and this was a train from Toronto with an official private car on the train. A yard engine was on hand to take this car off the train, take it to the wye on the Thorndale Sub. East of Egerton Street, turn it and return it to the station and place it on the steam plant. On February 25, 1972, a yard engine had to be on hand to place this car on another passenger train for the return movement, the same thing happened on May 5 and 6, same trains, same handling. I could give you other illustrations, I have listed only two.

It can readily be seen from this that economy is not involved when yard engines are handling official cars but

## [Interpretation]

«TRAITEZ BIEN VOTRE VOITURE—PRENEZ LE TRAIN—VOUS Y TROUVEREZ CONFORT ET DÉTENTE—VOUS ARRIVEREZ PLUS HEUREUX».

Nous pouvons difficilement comprendre comment un plus heureux voyageur pourrait se sentir à l'aise, détendu et arriver au terme de son voyage dans des conditions semblables. Au préjudice qu'il porte, le CN ajoute encore l'insulte: lorsque les passagers qui n'ont pas pu trouver de place s'entendent dire par le chef de train que leur billet ne leur donne pas droit à une place, mais seulement au transport. Il faudrait également se rendre compte que les passagers qui sont obligés de voyager debout constituent un risque d'accident.

Voici quelques exemples typiques:

Le train n° 146 du 28 janvier 1972: les couloirs étaient bondés à partir de London;

Le train n° 146 du 28 février 1972: les couloirs étaient bondés à partir de London;

Le train n° 51 du 30 janvier 1972: les couloirs étaient remplis à partir de Toronto et quelques voyageurs étaient debout dans le fourgon;

Le train n° 146 part de Windsor et passe par Toronto; il doit quitter Windsor à 11 h 40 et arriver à London à 13 h 30. Il est certain que le personnel de la gare de London ne peut pas deviner combien de passagers prendront ce train de London et il ne peut donc pas avertir le chef de gare de Windsor, avant l'heure du départ, afin qu'un nombre suffisant de voitures soient ajoutées au train pour qu'il y ait place pour tout le monde à son arrivée à London. Pendant plusieurs années, des wagons étaient laissés en dépôt à London, de sorte qu'on pouvait les ajouter au train lorsque le nombre de passagers le nécessitait; cependant, bien que London ait une gare de cinq voies, il n'y a plus une seule voiture en dépôt pour les cas d'urgence. On doit également reconnaître que les voitures supplémentaires placées sur ce train à Windsor sont vides jusqu'au moment où le train arrive à London et qu'elles sont également vides pour le trajet de retour entre London et Windsor. Il est certain que ces voitures supplémentaires sont traînées pendant plusieurs milles et qu'elles accusent ainsi une détérioration supplémentaire et non productive.

La solution est évidemment de revenir à l'ancienne méthode, soit de garder des voitures en dépôt à London, comme par le passé, et de les ajouter au train, en cas de besoin. Étant donné que le train n° 146 ne s'arrête que cinq minutes à London, si l'on veut respecter l'horaire du train, il est impossible d'y faire monter 200 ou 300 passagers; cependant, si l'on avait de nouveau recours à l'ancienne méthode, qui consistait à ajouter des voitures à London les voyageurs de London à Toronto pourraient monter dans le train, comme auparavant avant que le train n'arrive ce qui éviterait du retard, de l'encombrement et réglerait le pro-

blème des voyageurs qui sont obligés de rester debout pendant de longues périodes dans les corridors d'entrée ou dans les couloirs centraux, à cause de l'insuffisance de voitures. Cette méthode avait été supprimée afin d'éviter les frais d'un voiturier et d'une locomotive de manœuvre pour ajouter au besoin des voitures au train.

Le 24 février 1972, lorsque le train n° 145 est entré en gare à London, une voiture officielle particulière était attachée au train; une locomotive de manœuvre se trouvait sur les lieux pour séparer cette voiture du train, la conduire sur la voie d'évitement de la subdivision Thorndale est de la rue Egerton, puis la ramener à la gare et la replacer sur

[Texte]

no consideration is due when revenue passengers are involved. Let them stand seems to be the order of the day.

The conditions described at London are also applicable at Toronto Union, long line-ups, passengers standing in the aisles. The people who regularly ride the trains between Toronto and London have become so accustomed to seeing passengers standing in the aisles and on occasion having to stand themselves, they make every effort to get to the station as early as possible and stand in line in order to get a seat. The new customers that CN hopes to attract by their glamorous advertising are disappointed when they arrive at the station in time to catch the train, but find that there are no seats available. It is certain that if all passengers were assured a seat on the train, the line-ups would disappear and all concerned would be much happier.

All trains leaving Toronto for Windsor or Sarnia are made up in Toronto coach yard, but as the Toronto Terminal Railway is the authority that decides the policy in the operation of Union Station, they, in the guise of economy, have reduced the staff to such an extent that the loading gates are not open until 15 minutes before the train is due to depart, despite the fact that the train is on the platform and the crew is waiting to load. If the gates were opened 30 minutes before the train is due out, the passengers could load as they arrived in the station, the line-ups would be eliminated and it would be known sooner when more cars were needed to seat the passengers and then cars could be added without delay.

There is another reason why on occasion some passengers may have to stand in the aisles, in the interest of economy the consist of some trains has been reduced so that only one diesel unit is required to pull the train and for this reason additional cars cannot be added when it is found there are more passengers than there are seats on the train.

2. Train Connections.

Present train schedules are such that in many cases passengers have to wait long periods of time at connecting points simply because the train that should have made connection has been scheduled to leave the connecting point before the arrival time of the other train. Let me illustrate. Train number 142 due out of Windsor at 0720 hours, into London at 0910 hours, is a Toronto train via the Dundas Sub. Train number 154 due out of Sarnia at 1140 hours, into London at 1240 hours and leaves for Toronto at 1245 hours via the Thorndale and Guelph Subs., for Stratford, Kitchener, Guelph, etc. It can readily be seen that passengers from Windsor, Chatham or Glencoe for points on the Guelph Sub. must wait in London for 3 hours and 10 minutes for train number 154. The next train out of Windsor is number 146 at 1125 hours, due into London at 1315 hours which is 30 minutes too late to catch number 154 for points on the Guelph Sub., and passengers must then wait for train number 158 from Sarnia due out of London at 2005 hours, a wait of 6 hours and 50 minutes. Train number 144 from Windsor due into London at 1615

[Interprétation]

l'installation. Le 25 février 1972, une locomotive de manœuvre devait encore se trouver sur les lieux afin de rattacher cette voiture sur un autre train de voyageurs pour le voyage du retour; la même situation s'est produite le 5 et le 6 mai; même train, même manœuvre.

Il est facile de se rendre compte que l'économie n'est pas en cause lorsque les locomotives de manœuvre remorquent les trains officiels, mais lorsqu'il s'agit de voyageurs payants, le mot d'ordre semble être «qu'ils restent debout».

Les conditions décrites à la gare de London sont les mêmes qu'à la gare Union de Toronto, notamment de longues files de voyageurs qui ensuite restent debout dans les couloirs. Les gens qui voyagent régulièrement sur les trains entre Toronto et London sont tellement habitués de voir des voyageurs debout dans le couloir, et à l'occasion l'ont été eux-mêmes, qu'ils font tout leur possible pour se rendre à la gare assez tôt et faire la queue pour obtenir une place. Les nouveaux clients que le CN espère attirer par sa réclame séduisante sont déçus lorsqu'ils arrivent à la gare à temps pour prendre le train et se rendent compte qu'il n'y a pas de places disponibles. Il est certain que si les voyageurs étaient assurés d'avoir une place sur le train, les files d'attente disparaîtraient et tout le monde serait content.

Tous les trains qui quittent Toronto pour Windsor ou Sarnia sont composés dans la cour de triage à Toronto, mais étant donné que le *Toronto Terminal Railway* décide de la politique d'exploitation de la Gare Union cette compagnie, sous prétexte d'économie, a réduit le personnel de la gare à tel point que les barrières d'entrée ne sont ouvertes que 15 minutes avant le départ du train bien que le train soit sur le quai et que l'équipe soit prête à y monter. Si les barrières étaient ouvertes 30 minutes avant le départ du train, les voyageurs pourraient y monter à mesure qu'ils arrivent à la gare et les files seraient éliminées de sorte que l'on saurait plus tôt combien de voitures sont nécessaires et l'on pourrait les ajouter sans délai.

Il y a aussi une autre raison lorsqu'à l'occasion, certains voyageurs doivent se tenir debout dans les couloirs. Pour des raisons d'économie, on a réduit le nombre de voitures d'un train de sorte qu'une seule locomotive diesel suffit à remorquer le train et par conséquent, on ne peut ajouter d'autres voitures lorsque l'on se rend compte qu'il y a trop de voyageurs et pas assez de places sur le train.

2. Correspondance des trains

A l'heure actuelle, les horaires des trains sont tels que souvent les voyageurs doivent attendre très longtemps au point de correspondance simplement parce que le train qui devait faire la correspondance a quitté ce point avant l'arrivée de l'autre train. Voici un exemple: le train n° 142 quitte Windsor à 7 h 20, arrive à London à 9 h 10; il s'agit d'un train de Toronto qui passe par la subdivision Dundas. Le train n° 154 quitte Sarnia à 11 h 40, arrive à London à 12 h 40 et quitte Toronto à 12 h 45 en passant par les subdivisions Thorndale et Guelph pour Stratford, Kitchener, Guelph et ainsi de suite. Il est évident que les voyageurs de Windsor, Chatham ou Glencoe se dirigeant vers des points de la subdivision doivent attendre à London pendant 3 heures 10 minutes pour le train n° 154. Le prochain train qui quitte Windsor est le train n° 146 partant à 11 h 25, arrivant à London à 13 h 15, ce qui est 30 minutes trop tard pour prendre le train n° 154 pour aller à différents points de la subdivision Guelph de sorte que les voyageurs doivent attendre le train n° 158 en provenance de Sarnia et quittant London à 20 h 05, soit une attente de 6 heures et 50



## [Text]

hours, Guelph Sub. passengers off this train must also wait for number 158, a matter of 3 hours and 50 minutes.

The only trains that make connection at London are number 148 and number 158 due out of London at 2005 and 2010 hours. This would appear to be a deliberate attempt to discourage passengers, for it is certain that no one in their right mind would ride trains under such conditions if there were other means available.

There is another feature over which there is a great deal of complaint, passengers from all points in Southwestern Ontario, travelling to points East of Toronto in many cases are compelled to descend to the concourse in Union Station down a long stairs and then climb another long flight of stairs to get on the connecting train, when this train should have been adjoining the track on which their train arrived. This kind of a situation is very hard on elderly or handicapped people and on women with babies or small children, most of whom are carrying luggage as well.

• 1123

This same situation is also well illustrated at London, trains from Toronto via the Oakville and Dundas subs, connect with trains from Toronto via the Guelph and Thorndale subs, for points West of London; however, despite the fact that London has five through station tracks for the most part only one track is used and connecting trains are run in one behind the other and passengers have to walk ahead to the first train to make their connection. Of course for women with small children, elderly and handicapped people who for the most part are compelled to carry their own luggage a good distance is an additional hardship in the wintertime.

On occasion when it's found necessary to run the second train into another track the passengers who are making a connection with the other train are then able to walk directly across and board because the two trains are along side each other. The London passengers off the second train are then compelled to go down the long flight of stairs into the old station concourse and then climb up a similar flight to the new station before they can get out on the street. The reason this condition exists is due simply to the fact that this new station is only a one track, one-train-at-a-time station and because of this the passengers are the ones who suffer. When they seek other means of transportation management is directly responsible for alienating these passengers because of the conditions that have been cited both in Toronto and London.

It can also be seen by a study of the timetable that the City of Hamilton is completely cut off from rail passenger service from Southwestern Ontario. This city with a population of about 300,000 people, has two trains a day from the West stop at Dundas, the first one at 1440 hours and the second at 2132 hours, two trains a day westbound stop at Dundas at 1812 and 2031 hours and passengers are bussed to and fro from Dundas to Hamilton.

Let us take a good look at the CNR station facilities at Dundas, all personnel at Dundas have been cut off, this station has no drinking water, no sanitary flush toilet facilities, insufficient lights outside, passengers for the West must all be loaded in one car instead of in their proper cars and then have to walk back through the train. This station is completely isolated from the surrounding community and is certainly not a very desirable place for women passengers to leave a train especially after dark.

## [Interpretation]

minutes. Le train n° 144 en provenance de Windsor et entrant à London à 16 h 15, les voyageurs de la subdivision Guelph descendant de ce train doivent attendre le train n° 158 pendant 3 heures 50 minutes.

Les seuls trains qui font la correspondance à London sont les trains n°s 148 et 158 partant de London à 20 h 05 et 20 h 10. Il semble que l'on tente délibérément de décourager les voyageurs, car aucune personne saine d'esprit ne voyagerait sur ces trains dans des conditions semblables s'il y avait moyen de faire autrement.

Autre sujet qui suscite de nombreuses plaintes, très souvent, les voyageurs en provenance de tous les points du sud-ouest de l'Ontario voyageant en direction de points à l'est de Toronto sont obligés de débarquer dans le hall de la Gare Union, descendre un long escalier et en remonter un autre aussi long pour atteindre le train de correspondance qui aurait dû être sur le quai attendant à celui de leur arrivée. Cette situation est très pénible pour les personnes

âgées ou infirmes ainsi que pour les femmes ayant des enfants en bas âge, d'autant plus que la plupart des voyageurs transportent aussi des bagages.

Cette même situation se retrouve à London. Les trains en provenance de Toronto et passant par les banlieues d'Oakville et de Dundas assurent la correspondance avec des trains en provenance de Toronto et passant par les banlieues de Guelph et Thorndale à destination d'endroits situés à l'ouest de London. Or, bien que London soit dotée d'une gare à cinq voies, la plupart du temps on n'en utilise qu'une seule et les trains de correspondance sont placés les uns à la suite des autres de sorte que les voyageurs doivent marcher jusqu'au premier train pour attraper leur correspondance. Parmi eux, il se trouve des femmes accompagnées d'enfants en bas âge, des personnes d'un certain âge et des infirmes, qui, pour la plupart, sont obligés de porter leurs propres bagages sur une bonne distance, ce qui constitue également une fatigue supplémentaire au cours de l'hiver.

A l'occasion, lorsqu'on juge nécessaire de faire circuler le second train sur une autre voie, les voyageurs qui doivent prendre la correspondance peuvent passer directement de l'un à l'autre car les deux trains sont placés l'un à côté de l'autre. Mais les voyageurs de London qui descendent du deuxième train sont alors obligés de descendre le long escalier qui conduit au hall de la vieille gare et de remonter un escalier semblable pour se rendre dans la nouvelle gare avant de pouvoir sortir. Cela est dû au fait que cette nouvelle gare, n'ayant qu'une seule voie, ne peut recevoir qu'un train à la fois, et ce sont les voyageurs qui en souffrent. Lorsque ceux-ci adoptent d'autres moyens de transport, l'administration est directement responsable de cette perte de clientèle à cause des conditions dont il a été fait mention pour les villes de Toronto et de London.

On peut également constater, par une étude des horaires, que la ville d'Hamilton est entièrement démunie de services-voyageurs en provenance du sud-ouest de l'Ontario. Cette ville, d'une population d'environ 300,000 habitants, a deux trains par jour à partir du terminus ouest de Dundas, le premier à 14 h 40 et le second à 21 h 32; et deux trains par jour dans l'autre sens, à 18 h 12 et à 20 h 31, et les voyageurs doivent emprunter l'autobus entre Dundas et Hamilton.

Voyons maintenant comment se présente la gare du CN à Dundas: tout le personnel de Dundas a été mis à pied, cette gare n'a pas d'eau potable, pas d'installation sanitaire avec toilettes munies de chasse d'eau, pas d'éclairage

## [Texte]

This is certainly a shining example of how CNR is seeking to attract passengers and to upgrade its service.

Let us now look at Hamilton Station, this is a beautiful station with complete facilities for handling passengers yet there are only three rail liners in each direction between Niagara Falls and Toronto that use this station. It is certain that CNR management has centralized their operation in Toronto, and that little consideration has been given to intercity traffic between other cities and towns in South-western Ontario which is a thickly populated area of the province. Despite the fact that there are 11 trains using the Oakville and Dundas Subs. and they pass within 2.5 miles of Hamilton station not one of them in a 24-hour period goes into Hamilton. A businessman from Hamilton wishing to go to Windsor or Sarnia, must leave Hamilton on rail liner no. 636 at 0740 hours, get off this train at Burlington at 0752 hours and wait for Train no. 149 at 0918 hours, 1 hour and 26 minutes wasted. The only way a passenger can get to Hamilton on Sunday morning is on Train no. 654 from London at 0650 hours and go right into Toronto then back out on Train no. 637 at 0915 hours and arrive in Hamilton at 1003 after having travelled an additional 80 miles, when the distance between London and Hamilton is only 80 miles to begin with. This is one of the reasons our highways are so overcrowded. There is no other way to go.

#### CNR Passenger Fares—Red, White and Blue.

At the present time the fare from London to Toronto and return on the Greyhound bus is \$7.55 every day of the week. On a CN Red Day the fare is \$9, on a White Day \$10 and \$11 on a Blue Day. It is very obvious that most people prefer train travel to bus travel, but they expect better service for the extra money they are paying. If they are expected to carry their luggage, stand in lines and in the aisles, and climb up and down long flights of stairs they feel the fare should be the same as the bus fares.

• 1128

4. Food service. The elimination of decent food service on the trains is a cause of much complaint and is causing a loss of some customers to bus travel. People do not appreciate having to struggle through several coaches in order to buy a hotdog or a hamburger or even a stale sandwich and then struggle back to their seat, carry the food and perhaps a cup of coffee or soft drink for which they have paid a ridiculous price.

5. Smoking. Smoking is a cause of much annoyance to nonsmokers since smoking has been allowed throughout the whole coach. Nonsmokers certainly should not be subject to this kind of annoyance, having to breathe smoke-filled air and leave the train smelling like a smoked herring.

6. Checking baggage. To a very large degree checking baggage has been eliminated and passengers are required to handle their own baggage. This has become a major cause of complaint from people who are elderly or handicapped and particularly from women with small children.

In summary it would appear that the policy of CN management is to reduce the payroll rather than improve and increase the passenger service in order to balance the budget, but the methods used are very strange. The station

## [Interprétation]

extérieur suffisant. Les voyageurs allant vers l'Ouest doivent tous monter dans un seul wagon avant de gagner le leur, ce qui les oblige à parcourir tout le train. Cette gare est complètement isolée de l'agglomération voisine et ne constitue certainement pas un endroit très agréable pour les femmes lorsqu'il faut descendre du train, surtout la nuit. Voilà, certes, un bel exemple de la façon dont le CN s'efforce d'attirer les voyageurs et d'améliorer son service.

Jetons un coup d'œil à présent sur la gare de Hamilton. C'est une gare splendide dotée de tous les services d'accueil nécessaires. Pourtant il n'y a que trois autorails qui l'utilisent dans chaque sens entre Niagara Falls et Toronto. Certes, l'administration du CN a centralisé ses activités à Toronto, et l'on ne s'occupe guère du trafic entre les villes du sud-ouest de l'Ontario qui constitue une région à forte densité de population. Bien qu'il y ait 11 trains qui desservent les banlieues d'Oakville et de Dundas et qu'ils passent à moins de 2½ milles de la gare de Hamilton, aucun d'eux, en 24 heures, ne se rend à Hamilton. Un homme d'affaires de Hamilton qui veut se rendre à Windsor ou à Sarnia doit quitter Hamilton par l'autorail 636 à 7 h 40, en descendre à Burlington, à 7 h 52 et attendre le train 149, de 9 h 18, ce qui représente une heure et 26 minutes d'attente. La seule façon pour un voyageur de se rendre à Hamilton le dimanche matin, c'est de prendre le train 654 qui part de London à 6 h 50, d'aller jusqu'à Toronto, d'en repartir ensuite par le train 637, à 9 h 15 ce qui l'amène à Hamilton à 10 h 03, après avoir parcouru 80 milles de plus alors que la distance entre London et Hamilton n'est que de 80 milles au départ. En conséquence, si nos autoroutes sont si embouteillées, c'est parce qu'il n'y a pas d'autres moyens de se déplacer.

#### Tarifs voyageurs du CN—Tarifs rouge, blanc et bleu.

Actuellement, le prix du billet aller et retour de London à Toronto en empruntant le service d'autobus Greyhound est de \$7.55, tous les jours de la semaine. Le jour du tarif rouge sur le CN, le prix du billet est de \$9; il est de \$10 le jour du tarif blanc et de \$11.00 pour le tarif bleu. Il est évident que la plupart des voyageurs préfèrent le train à l'autobus, mais ils s'attendent à un meilleur service pour le supplément qu'ils déboursent; s'ils doivent porter leur propres bagages, faire la queue dans les couloirs, monter et

descendre de longs escaliers, ils trouvent que le tarif devrait être le même que pour l'autobus.

4. Service de restaurant: la suppression d'un service convenable de restauration dans les trains a suscité beaucoup de plaintes et dirigé bon nombre d'usagers vers l'autobus. Les gens répugnent à se frayer un chemin à travers une rame de wagons pour enfin s'acheter un hotdog, un hamburger ou même un sandwich rassis; il leur faut ensuite regagner leur banquette avec autant de difficultés, avec peut-être une tasse de café ou un verre de boisson non alcoolisée qu'ils ont payés un prix démesuré.

5. Les fumeurs: depuis qu'il est permis de fumer dans toutes les voitures, ceux qui ne fument pas sont bien ennuyés. Ils ne devraient sûrement pas être obligés de respirer cet air pollué par la fumée et de descendre du train sentant le hareng fumé.

6. Consigne de bagages: la consigne des bagages a été supprimée dans bien des gares et les voyageurs doivent maintenant transporter leurs valises. Les personnes âgées ou infirmes, et surtout les femmes accompagnées d'enfants en bas âge, ce cessent de s'en plaindre.

En bref, il semble que la politique adoptée par la direction du C.N., pour équilibrer son budget, soit de réduire les



## [Text]

staff at London has been reduced to the point that most of the time there is only one man on duty to direct passengers to and from trains. A check, however, of the number of officials presently on the Southwestern Ontario Area of the Great Lakes Region indicates that there are over 20 officials on this Area and a good number of lesser officials, such as general-yard masters. It is a definite conclusion that this is a top-heavy operation.

There seems to be little or no communication between the Transport Department, the people who operate the trains, and the passenger sales department, the people who are trying to promote the passenger business, for it is certain that if people are going to patronize the trains it must be done by offering a service which will truly reflect their advertising. It is, therefore, our opinion that the passenger sales department must have more authority, that they may demand that the service lives up to their advertising.

The present station at London is the fourth station—that is, the fourth station in my experience and is in our opinion the most inefficient of the four. The second station, the one that was built at the time of grade separation was designed to serve the travelling public and could handle four trains at a time. This present station is not designed for passenger business but is simply a one-track station which is expected to serve a city of over 200,000 people with the surrounding area and a university student body of about 20,000. It is evident that this is not a passenger station at all but is simply a real estate venture. It is certain that before this station was built CN management already had it in mind that passenger service would be reduced and a one-track station would be sufficient.

What is the future policy of CN management in regard to passenger business? This is a question I would like answered. Is it going to be allowed to continue to downgrade service so that passengers will be alienated and further reductions in service be made, or is an honest effort going to be made to improve the service and thereby win back the confidence and patronage of the people it is supposed to serve? We suggest that immediate efforts be put forth to improve the facilities in both London and Toronto stations by the installation of a system of escalators to eliminate so much climbing of stairs.

We also suggest that trains from Windsor and Sarnia connect here at London as they did in the past, and that an early-morning train for Toronto be put on out of London via the Thorndale and Guelph Subs.

We also maintain that direct passengers service into the City of Hamilton be again revived to the extent that at least two trains in each direction, an early-morning train and an evening train, be run into Hamilton in order to avoid the undesirable situation at Dundas. That is the extent of the part of the brief that I have to present.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Flood. I now call on Mr. Bernhardt to present the other part of the brief.

**Mr. A. E. Bernhardt (Corres. Secretary, London and District Railway Workers Council):** Mr. Chairman, hon. members of the Committee, first, as a citizen of London, I would like to express my regret that the City of London Corporation did not send a representative to this Committee.

• 1133

It is the contention of our Council that the situation that has developed in the railway passenger service cannot be separated from the national transportation policy. It is on

## [Interpretation]

salaires plutôt que d'améliorer ou d'étendre le service-voyageurs. Et pourtant, les méthodes utilisées sont étranges. Le personnel de la gare de London a été réduit au point que, la plupart du temps, il n'y a qu'un employé de service au départ et à l'arrivée des trains. Toutefois, une vérification du nombre de hauts fonctionnaires qui se trouvent présentement dans le district du sud-ouest de l'Ontario, région des Grands Lacs, montre qu'il y en a plus de 20, ainsi qu'un nombre d'autres subalternes, comme des chefs de dépôt généraux. La conclusion en est que c'est une entreprise où il y a trop de chefs et pas assez d'Indiens.

Comme il semble y avoir peu ou pas de communications entre le ministère des Transports, le personnel chargé de la circulation des trains et celui qui s'occupe de la vente des billets, il nous semble que, pour réussir à promouvoir le secteur voyageurs, il faudra conférer plus d'autorité au service de vente des billets, pour qu'il puisse veiller à ce que le service soit à la hauteur de la publicité dont on l'a entouré.

L'actuelle gare de London est la quatrième et c'est, à notre avis, celle qui laisse le plus à désirer. La deuxième gare a été construite au temps de la séparation des catégories, lorsqu'on construisait une gare pour les voyageurs. Elle pouvait recevoir quatre trains à la fois. La gare actuelle n'est pas conçue pour le service-voyageurs. Elle est dotée d'une seule voie et on voudrait qu'elle suffise à une ville de plus de 200,000 habitants, à la région qui l'entoure et à une université de 20,000 étudiants. Il est évident que ce n'est nullement là une gare pour voyageurs, mais simplement une entreprise immobilière. Il est certain qu'avant même que cette gare soit construite, la direction du C.N. songeait déjà à réduire le service-voyageurs, et pensait qu'une voie suffirait.

Quelle sera désormais la politique de la direction du C.N. à l'égard du service-voyageurs? Va-t-on le laisser continuer à se détériorer de sorte que les usagers s'en détourneront et qu'on le réduira encore? Ou bien, va-t-on faire un effort sérieux pour l'améliorer et regagner la confiance des usagers qu'il est censé desservir? Nous suggérons qu'on fasse immédiatement nécessaire pour améliorer les installations des gares de London et de Toronto en les dotant d'escaliers roulants qui supprimeront tous ceux qu'il faut monter à pied.

Nous suggérons également que les trains en provenance de Windsor et de Sarnia se rejoignent ici à London, comme autrefois, et que, tôt le matin, il y ait un train pour Toronto via les banlieues de Thorndale et Guelph.

Nous demandons en outre qu'on rétablisse un service-voyageurs direct à destination de Hamilton de sorte qu'il y ait au moins deux trains dans chaque sens, l'un tôt le matin et l'autre, le soir, pour éviter ce qui se produit actuellement à Dundas. Voilà la partie du mémoire que je devais vous présenter.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Flood. Je donne maintenant la parole à M. Bernhardt qui va exposer l'autre partie du mémoire.

**M. A. E. Bernhardt (secrétaire, London and District Railway Workers Council):** Monsieur le président, messieurs les membres du comité, j'aimerais d'abord, à titre de citoyen de London, vous dire que je déplore que la *City of London Corporation* n'ait pas envoyé de représentant au comité.

Notre Conseil soutient qu'on ne peut pas séparer la situation actuelle du service ferroviaire de voyageurs de notre politique nationale en matière de transport. C'est en

**[Texte]**

this premise that we shall endeavour to present our opinions and proposals to this Standing Committee on Transport and Communications of the federal Parliament.

The current situation in the railway mode of transport is directly traced to federal legislation adopted under what is known as Bill C-120, 1964. This legislation came about as a result of the report of the Royal Commission on Transportation, better known as the Macpherson Report. This legislation established the Canadian Transport Commission: Mr. W. J. Pickersgill, who incidentally played a major role in selling this legislation to Parliament, became its Chairman.

The national transportation policy that has come about since 1964, has not solved the crisis that still continues in the railway mode of transport. It becomes clear that the main purpose of Bill C-120 was to rationalize railway transportation that would provide it to become more competitive with other modes of transport. This took the form of massive lay-offs of railway workers, reduction of services and line abandonments that we all are aware of. One observation can be made, that it provided other modes of transport to be more competitive at the expense of railway transport.

We declare the basic shortcoming of our national transportation policy is its failure to solve the contradiction of public ownership and an operation policy based on private enterprise. This policy does not differentiate between the CPR and the CNR. This is particularly clear when it comes to the payment of subsidies. Transportation has always been a major factor in the development of our country, economy and growth as a nation. Favoured by one of the world's longest inland water routes, Canada required the construction of transcontinental railways to bind our land from the Atlantic to the Pacific. Their construction was a necessity for our establishment as a nation. Today they are a vital factor in maintaining our national independence.

Tremendous concessions were handed out to the CPR in the form of land and mineral rights by the federal government of the day. Again with the setting up of the CNR in 1923, we witnessed a parallel in the generosity of the government of the day. This was reflected in its paternal consideration of the stockholders of the old Grand Trunk and other lines that were bought by granting huge sums of the taxpayers' money. A modern comparison to the above transactions could be noted in the concessions made by provincial and federal governments of our day to United States monopolies to exploit the natural resources of our country in minerals, oil and natural gas. To this must be added the effort being made to sell out the power potential of the Columbia River in British Columbia and other energy resources.

Our generation has participated in the growth of new modes of transport; the automobile, motor trucks, air transport, pipelines and nuclear-powered ships. Their impact broke the monopoly of the railways in the transportation industry. The railways in turn replaced their motive power from steam to diesel, introduced the piggy-back and freight express services to win back their share of the profits in the field of transportation. It must be noted that in 1950 there were 116,347 employees on the CNR. In 1969 there were 84,388 employees, which was a reduction in that period alone of 31,959 employees on the CNR.

It is now eight years since the recommendations of the Macpherson Report became the basis for the present national transportation policy. The central theme of this

**[Interprétation]**

se fondant sur ce principe que nous nous efforcerons de soumettre nos opinions et nos propositions à l'actuel Comité permanent du Parlement fédéral.

La situation actuelle du transport ferroviaire remonte directement à la loi fédérale adoptée en 1964 sous le nom de Bill C-120. Cette loi découlait du Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, mieux connue sous le nom de Rapport Macpherson. En vertu de cette loi, on a institué la Commission canadienne des transports dont M. W. J. Pickersgill, qui a énormément contribué à son adoption par le Parlement, est devenu président.

La politique nationale en matière de transport, appliquée depuis 1964, n'a pas résolu la crise qui a sévi, et sévit encore, dans le service ferroviaire. Il est évident que le Bill C-120 avait pour principal objectif la rationalisation du transport ferroviaire afin qu'il puisse faire face à la concurrence des autres modes de transport, cela s'est traduit par des licenciements massifs de cheminots, la réduction des services et l'abandon de certaines lignes, dont nous sommes tous au courant. On peut constater que l'application de cette loi a permis à d'autres modes de transport de devenir plus concurrentiels aux dépens du transport ferroviaire.

Nous soutenons que la lacune fondamentale de notre politique nationale en matière de transport réside dans le fait qu'elle ne réussit pas à résoudre la contradiction entre des services de propriété publique et une politique d'exploitation fondée sur l'entreprise privée. Cette politique n'établit pas de différence entre le Canadien Pacifique et le Canadien National, ce qui devient particulièrement évident lorsque l'on considère le versement des subventions. Les modes de transport ont toujours joué un rôle capital dans le développement de notre pays, dans son économie et son expansion en tant que nation. Doté d'un des plus grands réseaux de voies navigables du monde, le Canada avait besoin de voies ferrées transcontinentales pour relier les régions de l'Atlantique et du Pacifique. Leur construction était nécessaire pour que notre pays devienne une nation. Aujourd'hui, elles jouent un rôle vital dans le maintien de notre indépendance nationale.

Le gouvernement de l'époque a fait d'énormes concessions au Canadien Pacifique sous la forme de droits fonciers et miniers. A nouveau, en 1923, avec la création des chemins de fer Nationaux du Canada nous avons assisté à un élan semblable de générosité de la part du gouvernement comme l'illustre si bien l'attention paternelle dont il a fait preuve à l'égard des actionnaires de «la vieille grande ligne» et d'autres lignes de chemins de fer acquises en dépensant des fonds publics importants. L'importance de ces transactions peut se comparer à celle des concessions faites actuellement aux monopoles américains par les gouvernements fédéral et provinciaux pour leur permettre d'exploiter les ressources naturelles du Canada, notamment le pétrole et le gaz naturel. On doit ajouter l'effort accompli pour vendre aux étrangers le potentiel d'énergie de la rivière Columbia en Colombie-Britannique et d'autres ressources énergétiques.

Notre génération a participé au développement de nouveaux modes de transport, à savoir les automobiles, les camions, les transports aériens, les pipelines, les navires à propulsion nucléaire. Il en est résulté la disparition du monopole des chemins de fer au sein de l'industrie des transports. A leur tour, les compagnies ferroviaires ont remplacé les locomotives à vapeur par des locomotives à diesel et ont introduit les services rail-route et de marchandises pour récupérer leur part des profits dans le domaine



## [Text]

report was to give all modes of transport a fair chance within a competitive system, a concept based on idealism rather than realism. It does not take into account the fact that the capitalist economy of our country is no longer in the era of free enterprise but that of monopoly capitalism. It is competition that can only be based on the law of the jungle—survival of the fittest. Actually the crisis in transportation today in many aspects can be traced to the so-called free competitive system. One of the deciding factors in establishing the CNR was to prevent a monopoly of rail transport by the CPR. Then we witness the emphasis given by the late Donald Gordon, president of the CNR, and his successor, that the CNR is operating on a policy of private enterprise. In essence this publicly-owned corporation will operate on the same basis as the CPR. One may add, regardless of the cost to the taxpayers of our country, its customers, and its employees.

In projecting a national transportation policy we must give full recognition to the vital necessity for the transportation of goods and people to maintain the economy of the country whether we remain capitalist or advance to a socialist economy. Logic calls upon us now, a decision has to be made—is this vital necessity a utility or just a means for exploitation to make profits for a few at the expense of the nation? Transportation must be placed in the same category as electric power, water supplies and postal service. The Macpherson Report did not support this conclusion but only skimmed around it. Our position is that transportation is a national utility and as such is required to provide such service at cost to industry, agriculture and the people of our country.

• 1141

If one accepts the conclusion that transportation is a vital necessity for our nation and its development, it is reasonable to conclude that no monopolistic interests, groups or individuals should be allowed to exploit this necessity for profit making.

The interests of the nation demand a new transportation policy. In advocating a new policy a basis must be established that will provide the possibility to put it into force. The democratic nationalization of the CPR lines and equipment that are required to augment the CNR after a study has been made that will serve the railway transport needs of the nation, and the operation of the CNR on the basis of public ownership are the prime essentials for the foundation of a publicly owned national transportation system. It would be the beginning of the amalgamation of all railway companies in Canada under public ownership.

Under a system of public ownership of all modes of transport, competition would continue but with a new creative content developing out of the new relationship of the forces involved. Competition would be based on effi-

## [Interpretation]

des transports. Il importe de noter qu'en 1950, les Chemins de fer nationaux du Canada comptaient 116,347 employés, et en 1969, 84,388, ce qui pour cette période seulement représentait une réduction de 31,959 employés.

Il y a maintenant huit ans qu'ont été formulées les recommandations du rapport Macpherson qui est devenu le fondement de la politique nationale actuelle en matière de transport. Le thème central de ce rapport consistait à traiter équitablement tous les modes de transport dans le cadre d'un régime concurrentiel, concept idéaliste plutôt que réaliste. Il ne tient pas compte du fait que l'économie capitaliste de notre pays n'est plus à l'ère de la libre entreprise, mais à celle du capitalisme de monopole. Il s'agit d'une concurrence qui ne peut se fonder que sur la loi de la jungle, à savoir «la survivance du plus apte.» En fait, à bien des points de vue, la crise qui sévit actuellement dans le domaine des transports remonte au prétendu régime de libre concurrence. On peut affirmer que la création des chemins de fer Nationaux du Canada visait essentiellement à empêcher le Canadien Pacifique d'avoir le monopole du transport ferroviaire. Nous assistons ensuite aux déclarations de feu Donald Gordon, président des chemins de fer Nationaux du Canada, et de son successeur, selon lesquelles l'exploitation de cette compagnie est fondée sur une politique privée. Les principes d'exploitation de cette corporation publique seront essentiellement les mêmes que ceux du C.P., et on pourrait ajouter, indépendamment de ce qu'il en coûtera aux contribuables canadiens, à ses clients et à ses employés.

En élaborant une politique nationale des transports, nous devons nous rendre pleinement compte de la néces-

sité absolue du transport des biens et des gens pour soutenir l'économie du pays, que notre économie demeure capitaliste ou qu'elle devienne socialiste. La logique nous oblige à prendre une décision: cette nécessité absolue doit-elle être un service d'utilité publique ou seulement un moyen pour quelques-uns de réaliser des bénéfices au dépens du reste du pays. Les transports doivent être classés dans la même catégorie que l'électricité, l'approvisionnement en eau et le service postal. Le rapport Macpherson n'a pas appuyé cette conclusion mais s'est contenté d'effleurer le sujet. Nous croyons que les transports sont un service d'utilité nationale et qu'en tant que tel il doit être offert sans bénéfice à l'industrie, à l'agriculture et aux Canadiens.

Si l'on accepte que les transports sont une nécessité absolue pour notre pays et son expansion, il est raisonnable de conclure qu'on ne doit permettre à aucun intérêt, que ce soient des groupes ou des individus monopolisateurs, d'exploiter cette nécessité en vue de réaliser des bénéfices.

Les intérêts du pays exigent une nouvelle politique des transports. En élaborant une nouvelle politique, on doit établir une base qui en rende possible la mise en vigueur. La nationalisation démocratique des lignes et du matériel du CP nécessaires à l'expansion des installations du C.N., après avoir fait l'évaluation des besoins du pays en matière de transport ferroviaire, et l'exploitation du C.N. à titre de corporation publique, sont les conditions primordiales de la création d'un réseau national de transports subventionné par les deniers publics. Ce serait le début de la fusion de toutes les sociétés ferroviaires canadiennes ainsi subventionnées.

La concurrence persisterait dans un régime où tous les modes de transport seraient subventionnés par les deniers

## [Texte]

ciency and service to provide the nation with transportation at cost, not competition through increased exploitation of the transport workers with the sole object to increase profits, competition that would not mean layoffs but with increased mechanization and productivity of labour, shorter hours of work per day, with the same take-home pay would be the rule, plus a high degree of job security for transport workers.

A new attitude of co-operation would come about between the different modes of transport and their respective employees. It would provide for the democratic nationalization of the CNR wherein the railway workers would have a voice in making policy and operation of the system, amend the Railway Act with provision that railway workers shall have strong representatives on the Board of Directors of the CNR equal to those of industry and agriculture; a decisive reorganization of the financial policy of the CNR, cancellation of interest payments to holders of bonds and perpetuities would be a good beginning.

A new transportation policy should include provisions for the rebuilding of a merchant marine fleet that would carry the products of Canada to all parts of the world.

In the opinion of our Council, what is required is a directive to be given the Canadian Transportation Commission by the government with enabling legislation for an over-all plan of rail services complemented by other modes that can be developed. We are further of the opinion that legislation should provide for provincial representation on the Canadian Transport Commission to enable a national transportation policy to control all modes of inter-provincial transport by a joint federal-provincial authority. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Bernhardt. The first questioner will be Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Who was the first witness?

**The Vice-Chairman:** Mr. Flood.

**Mr. Howe:** Mr. Flood I would like to congratulate the members of the London and District Railway Workers Council for this very, very comprehensive and fine brief that you have presented to us today.

**Mr. Flood:** Thank you.

**Mr. Howe:** After all I think probably the railway workers' as is intimated, have a very intimate knowledge that even the members of the Committee do not have with regard to what goes on in the CNR. I was just thinking as I followed your brief that it would appear that history is repeating itself. The situations that are developing on the railroads through London and these areas are similar to the ones that we had up in Western Ontario where the customer was the last person thought of. Do you feel that this is a planned approach by the railroads to get out of passenger service all over Canada?

## [Interprétation]

publics, mais il surgirait un nouvel élément de créativité des nouvelles relations entre les forces en jeu. La concurrence serait axée sur l'efficacité et la qualité du service dans le but de doter le pays d'un système de transport exploité au prix de revient. Il ne s'agirait pas de concurrence menée en exploitant davantage travailleurs des transports, avec le seul objectif d'augmenter les bénéfices. La règle serait d'offrir une concurrence qui n'entraînerait pas de mises à pied, mais qui augmenterait la mécanisation et la productivité de la main-d'œuvre en raccourcissant les heures quotidiennes de travail tout en garantissant la même rémunération nette, en plus d'améliorer la sécurité d'emploi pour les travailleurs des transports.

Un nouvel esprit de collaboration s'implanterait entre les différents modes de transport et leurs employés respectifs. Un beau climat permettrait la nationalisation démocratique du C.N. où les travailleurs des chemins de fer auraient leur mot à dire dans l'élaboration des politiques et l'exploitation du réseau. Il faudra modifier la Loi sur les chemins de fer en y stipulant que les travailleurs des chemins de fer compteront un nombre important de représentants au Conseil d'administration du C.N., égal à ceux de l'industrie et de l'agriculture. Une réorganisation décisive de la politique financière du C.N. s'impose. On pourrait commencer par annuler les versements d'intérêts aux détenteurs d'obligations à perpétuité.

Une nouvelle politique des transports devrait renfermer des dispositions pour la remise sur pied d'une flotte de marine marchande qui transporterait les produits canadiens dans toutes les parties du monde.

Notre conseil croit que le gouvernement doit donner une directive à la Commission canadienne des transports et adopter une mesure législative habilitante pour que puisse être mis au point un programme général des services ferroviaires, complétés par d'autres modes de transport. Nous croyons de plus que la loi devrait permettre aux provinces d'être représentées à la Commission canadienne des transports pour que la politique nationale des transports puisse contrôler tous les modes de transport inter-provincial par l'intermédiaire d'un organisme mixte du gouvernement fédéral et des provinces. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Bernhardt. M. Howe va poser les premières questions.

**M. Howe:** Quel était le nom du premier témoin?

**Le vice-président:** M. Flood.

**M. Howe:** Monsieur Flood, j'aimerais féliciter les membres du *London and District Railway Workers Council* pour nous avoir présenté aujourd'hui un mémoire aussi complet et aussi bien préparé.

**M. Flood:** Merci.

**M. Howe:** Après tout, comme on l'a dit, les cheminots connaissent bien mieux que les membres du comité la situation du C.N. En lisant votre mémoire, je songeais que l'histoire se répétait tout simplement. En effet, la situation qui se présente sur le plan des chemins de fer à London et dans les autres secteurs ressemble à ce qui s'est passé dans l'ouest de l'Ontario, où le client était le dernier souci des responsables. Croyez-vous que c'est le moyen sciemment adopté par la direction des chemins de fer pour éliminer le service-voyageurs dans tout le Canada?



[Text]

**Mr. Flood:** Sir, I would not like to go that far as to say that it was a planned approach but I am quite concerned about the way it looks. It looks to me as if that could be true, but I would not be able to state that as an absolute fact. Certain things I see lead me to believe that this is what is going on, a deliberate attempt to get out of the passenger business.

• 1146

**Mr. Howe:** Mr. Flood, I think there is an application before the board now for practically every train in Ontario, is there not.

**Mr. Flood:** There is, for the main line, or at least the group that I have seen. I could not exactly tell you how many trains are involved but they do operate through London and these are the ones I am concerned about as a taxpayer and a citizen. I think that at least six applications were submitted last August. I could not state that as a fact because I do not have the documents before me, but I do not think there has been any hearing on these of the CTC. So whether they will hold a hearing on these applications or whether it is as Mr. Cullen in Parliament states that they do not intend to cut the trains off, it is a means of requiring the government to pay the subsidy, I do not know.

**Mr. Howe:** Mr. Flood, we had hoped that this is what might happen up in our area, that the decision would be made to retain the services and pay the subsidy.

One of the things that was brought out, particularly in those hearings, was the fact that a person running a business does not make a profit out of every can of peas or every package on the shelf. He has to handle certain things for the good of the general public. Do you feel that this is the way the railroads should operate? They make profit out of their express and freight so they want all the cream and they do not want the rest. What is your feeling about this?

**Mr. Flood:** I feel sure that every citizen of this country is entitled to adequate transportation service. A good illustration that I would like to submit is the Bell Telephone. I do not know whether the same situation applies today as it did back a few years ago, but if you lived two miles down the side road and you were the only person on that side road who wanted the telephone, you either paid for the line or you did not get the telephone. Now I do not like to be thought of as a second or third or even seventh-class citizen. I would not like to be living in a town like Goderich, for instance, where you cannot get air service, you cannot get rail service, you cannot get adequate bus service, you must either drive a car or if you cannot drive a car you cannot get out of there.

**Mr. Howe:** In other words you feel that those lines we are talking about should be reinstated.

**Mr. Flood:** I believe that every community in Soutwestern Ontario should be adequately served by rail service. We have the track and we should serve it. I have a friend in Stratford who wants to go to Brantford, he has a very serious heart condition, so he comes from Stratford to London and he pays the full shot to London, then he pays another fare from London to Bantford, when there is a direct line across from Stratford over the Drumbo sub., into Paris Junction and into Brantford. He is paying twice, as the gentleman from Tillsonburg talked about the taxi fare from Tillsonburg to either Ingersoll or Woodstock. Of course he was only a resident of that community for something like a year, but the CNR operates a main line track

[Interpretation]

**M. Flood:** Je n'irais pas jusqu'à dire qu'elle l'a adopté sciemment, mais la situation apparente m'inquiète beaucoup. Il se pourrait que cela soit vrai, mais je ne peux pas le dire parce que je ne suis pas absolument certain. Je constate des faits qui me laissent entendre qu'il en est ainsi, on essaie délibérément de mettre fin au service des passagers.

**M. Howe:** Monsieur Flood, je crois que la Commission a une demande pour pratiquement tous les trains voyageurs en Ontario, n'est-ce pas?

**M. Flood:** Il y en a une pour la ligne principale, ou du moins pour le groupe que j'ai entrevu. Je ne pourrais dire combien de trains seraient impliqués mais ils passent par London. Je m'y intéresse en tant que contribuable et citoyen. Je crois que six demandes ont été faites en août dernier. N'ayant pas les documents devant moi, je ne puis le dire d'une façon certaine, je ne crois pas que la Commission canadienne des transports ait organisé des auditions à cet effet. Je ne sais vraiment pas si on va avoir des audiences à cet effet, si comme le dit M. Cullen à la Chambre, il n'entendait pas supprimer les trains ou si c'est un moyen d'obtenir des subventions du gouvernement.

**M. Howe:** Mondieur Flood, dans notre région, nous espérons qu'on décidera de conserver les services et de payer les subventions.

Un des points soulevés pendant les auditions est le fait que, dans une entreprise, chaque article ne doit pas obligatoirement être rentable. Un certain nombre de services sont offerts pour le bien du public en général. Croyez-vous que les chemins de fer devraient être exploités de façon semblable? Ils profitent des services de fret et d'express et semblent désirer toute la crème sans le reste. Qu'en pensez-vous?

**M. Flood:** Je crois que tout citoyen canadien a droit à des transports adéquats. Le Bell téléphone en est une bonne illustration. Je ne sais pas si la situation est la même aujourd'hui qu'il y a quelques années; si une personne demeurait sur une route secondaire à deux milles du tronçon principal et était la seule à désirer le service téléphonique, il fallait payer pour l'installation de la ligne ou sacrifier le téléphone. Je n'aime pas être classé comme citoyen de seconde, troisième ou septième zone. Je n'aimerais pas habiter un village comme Goderich, par exemple, où il est impossible d'obtenir des services par air, par train ou autobus, où il faut conduire une voiture ou ne jamais en sortir.

**M. Howe:** Autrement dit, vous voudriez voir réouvrir les lignes dont nous parlons.

**M. Flood:** Je crois que chaque localité du sud-ouest de l'Ontario devrait bénéficier de services suffisants pour le transport par rail. Nous avons la voie et nous devrions nous en servir. J'ai un ami à Stratford qui désire aller à Brantford; à cause d'une maladie cardiaque très sérieuse, il voyage de Stratford à Brantford en payant le plein prix et doit en faire autant pour voyager de London à Brantford, alors qu'il existe une ligne directe entre Stratford à Brantford. Il paie deux fois, comme le monsieur de Tillsonburg qui parlait du coût du taxi de Tillsonburg à Ingersoll ou Woodstock. Il va de soi qu'il n'est pas resté plus d'un an dans cette localité, mais le CN exploite une voie principale traversant la ville de Tillsonburg. Norfolk Wes-

**[Texte]**

through the town of Tillsonburg. Certainly the Norfolk and Western have leased running rights over that, but that is CNR track, and in my time we ran passenger trains out of St. Thomas into Hamilton, but we cannot run them today. There is a city of 25,000 to 30,000 people, completely isolated.

**Mr. Howe:** One of the theories that the railroad has is that they are having a tremendous difficulty winning people off their own wheels back onto public transport, of course this applies to the bus companies and everybody. Do you have any ideas of any new type of trains that should be used, or any new facilities that should be provided that are not there now? We cannot go back to the old facilities, we are upgrading everything these days, so does your organization have any ideas? For instance, Mr. Rock and I talking about putting buses on the branch line. Two buses instead of one rail liner, would give more service when it is needed and win people I think onto the railroads rather than putting them back into old conventional trains, particularly in that area. Would your organization be willing to allow those buses to run with one man on them?

• 1151

**Mr. Flood:** You are asking me a question that I cannot answer. Perhaps I had better explain myself a little bit. I am involved in this particular hearing because the London and District Railway Workers Council and the London and District CNR Pensioners are co-operating. I am a CNR pensioner of five year's standing and I was the one who was elected by my pension group to work with the Railway Council, the workers of this London and District Railway Workers Council, to prepare this brief. This is why I am here. I had 47 years service with the CNR in train and yard service, mostly yard service, and this is the situation. Whether the Brotherhoods, the organizations that are represented in this Railway Workers Council would amend certain operating rules that would allow this, I am not prepared to say. I have been out of circulation for five years in this respect.

**Mr. Howe:** What is your personal opinion? Do you think it would be feasible?

**Mr. Flood:** I will go back to incidents when I was a local chairman for the Brotherhood of Railroad Trainmen and a general chairman for the Brotherhood of Railroad Trainmen. We had in our rules at that time that the company had certain automobiles equipped with wheels for rail operation and we insisted at that time that we would have to have a conductor in charge of that train. When we fought with the old Canadian Railway Board of Adjustment No. 1 in Montreal in the Sunlight Building over this particular issue we, the organization, lost and the company was able to operate those automobiles on the rails with an official in charge. Now whether there would be anything of that sort allowed, I am not prepared to say.

**Mr. Howe:** I can remember many many years ago when the supervisor from London used to come up to Palmerston and Owen Sound on one of those old motor cars with flanged wheels on it.

**Mr. Flood:** Of course, there are gas cars that the section men still use today.

**Mr. Howe:** That is right, but the safety factor would be looked after probably fairly well today with the intercom electronic devices that are built in.

**[Interprétation]**

tern ont certainement le droit de passage, mais il s'agit d'une voie du CN et si de mon temps des trains de voyageurs circulaient entre St-Thomas et Hamilton, la chose semble impossible aujourd'hui. Voilà une ville de 25 à 30 mille habitants qui est complètement isolée.

**M. Howe:** Les chemins de fer soutiennent qu'ils ont énormément de difficultés à regagner une clientèle pour les transports publics, de préférence aux transports privés; les compagnies d'autobus disent la même chose. Prévoyez-vous un autre genre de train ou de nouvelles installations qui pourraient subvenir à vos besoins? Puisque nous ne pouvons retourner aux anciennes installations et que tout exige la modernisation de nos jours, votre association aurait-elle des idées? Par exemple, M. Rock et moi-même envisagions de remplacer la ligne de correspondance par des autobus. Deux autobus au lieu d'un train, ce serait un système plus flexible, une bonne façon de transporter des gens au train qui remplacerait avantageusement surtout dans cette région, les anciens trains conventionnels. Votre association permettrait-il la circulation de ces autobus avec un chauffeur?

**M. Flood:** C'est une question à laquelle je ne peux répondre. Je m'explique. Je suis ici parce que le *London and District Railway Workers Council* et le *London and District CNR Pensioners* ont décidé de coopérer. Depuis cinq ans, je suis retraité du CN et mon groupe de pension m'a élu pour travailler avec le *Railway Council*, avec les travailleurs de ce *London and District Railway Workers Council* à la préparation de ce mémoire. Pendant 47 ans, j'ai fait partie du personnel roulant et surtout du personnel d'entretien du CN. Voilà la situation. Je ne peux pas dire si les fraternités et les organismes représentés par ce *Railway Workers Council* seraient disposés à modifier certains règlements pour permettre cela. A cet égard, je suis en dehors du circuit depuis cinq ans.

**M. Howe:** Qu'en pensez-vous vous-même? Pensez-vous que cela soit possible?

**M. Flood:** Je retourne en arrière, à l'époque où j'étais président local et président général de la *Brotherhood of Railroad Trainmen*. A cette époque, d'après nos règlements, la compagnie possédait des draisines pour l'entretien des voies; nous avions demandé qu'un conducteur en soit responsable. Nous avons négocié avec l'ancienne commission n° 1 de réajustement des chemins de fer canadiens à Montréal, dans l'édifice Sunlight et nous avons perdu; la compagnie a pu faire circuler ses draisines sans conducteur. Mais je ne sais pas si aujourd'hui, on le permettrait.

**M. Howe:** Je me souviens il y a très longtemps, le surveillant de London venait à Palmerston et Owen Sound dans une de ces draisines.

**M. Flood:** Evidemment, et sur cette ligne on se sert encore de véhicules à essence.

**M. Howe:** Exactement, mais le facteur sécurité ne serait plus un problème aujourd'hui, avec l'avènement des systèmes de contrôle et de communication électroniques.



[Text]

**Mr. Flood:** In your part of the country, you are dealing with branch line service which is not equipped with those facilities and in view of the fact that they are endeavouring to eliminate the stations and the station personnel, a system of blocks signalled by station or train order boards is impossible because the personnel has gone.

**Mr. Howe:** What I am getting at, Mr. Chairman and Mr. Flood, is the fact that our police cars are equipped now with intercom radios.

**Mr. Flood:** Yes, we have that.

**Mr. Howe:** They know where every car is at a certain time and they would be able to keep track. I think this would be feasible.

**Mr. Flood:** I do not doubt it would.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Bernhardt:** I might add one aspect to that regarding the main line between Toronto and Windsor and Toronto and Sarnia. For the passenger service especially on weekends. You get lines of people in the Union Station right up into the main foyer of the station waiting to get on trains, and you have two sections, even now, on Sunday and Friday, coming into London and they are still crowded. On the other branch lines the point you raise, I think, has another aspect to it and that is in relation to developing passenger service in line with what the CNR is advertising, to provide service. I am one of those who feel that railways can win back a tremendous amount of passenger service off the highways of this country.

• 1156

**Mr. Howe:** Of course, we have the same experience in all those branch lines that you are talking about here on the main lines through London. Ten years ago on the lines that went to Southampton and Owen Sound on those rail liners on weekends people stood and rode in the baggage car all the way from Guelph to Owen Sound. Mr. Noble will remember that because he comes from that area. So the people that wanted to try the railroad on the weekend did not go back to it because they just could not stand the uncomfortable situation with which they were faced. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe. Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Howe asked you whether in your opinion the railways had a planned approach to get out of the passenger business. If you are reluctant to say that, I have no hesitation in saying it. I think there is absolutely a planned approach to get completely out of the passenger business in Canada and I think it is backed by facts over the years and the applications that have been put forth to the Canadian Transport Commission to get out of this business. However, you certainly said in your brief that there is much less service than there has been in the past. Do you feel that the railways are deliberately deteriorating services through lack of seats and improper timetables in order to get out of this business?

**Mr. Flood:** Well sir, I have been in Toronto Union Station on many occasions and it would appear that the customer was given very, very small consideration. In my opinion I would sooner have the train leave Toronto Union Station 10 minutes late and add one car to eliminate people standing in the aisles but on the basis of keeping the train on time, let them stand, away you go. This has happened many, many times. There are so many things that could have been put in this brief but in the interests of brevity,

[Interpretation]

**M. Flood:** Dans votre région, les lignes secondaires ne sont pas équipées de ces installations et il serait impossible d'éliminer les gares et le personnel des gares et de les remplacer par un système de contrôle centralisé du trafic parce que le personnel n'existe plus.

**M. Howe:** Monsieur Flood, le fait est que nos voitures de police sont équipées de radio à ondes courtes.

**M. Flood:** Oui, nous en avons aussi.

**M. Howe:** Avec ce système, on sait en permanence où se trouvent les voitures. Je crois que cela serait possible.

**M. Flood:** Je n'en doute pas.

**M. Howe:** Merci, monsieur le président.

**M. Bernhardt:** J'ajouterais un mot à propos de la ligne principale entre Toronto et Windsor et Toronto et Sarnia. Dans la gare Union, les fins de semaine surtout, les gens font la queue pour monter dans les trains jusque dans le foyer central de la gare, et même maintenant, les dimanches et les vendredis, il y a deux quais réservés aux arrivées en provenance de London qui sont encore surchargés. Pour les autres lignes secondaires dont vous parlez, il faut penser à mettre au point un service de passagers qui tienne compte de la publicité que le CN fait actuellement. Je pense, comme beaucoup d'autres, que les chemins de fer peuvent soulager les routes de ce pays d'un grand nombre de passagers.

**M. Howe:** Évidemment, nous avons fait la même expérience avec toutes ces lignes secondaires qui viennent se brancher sur la ligne principale qui travers London. Il y a dix ans, les fins de semaine, sur la ligne de Southampton à Owen Sound les gens voyageaient debout dans le wagon à bagages de Guelph à Owen Sound. M. Noble s'en souviendra car il est de cette région. Donc, les gens qui essayaient de prendre le train en fin de semaine, ne recommençaient pas car c'était vraiment trop inconfortable. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Howe. Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** M. Howe vous a demandé si vous pensiez que les chemins de fer essaient, par leur attitude, de décourager les passagers. Si vous hésitez à le dire, moi, je n'hésite pas. Je crois que les chemins de fer essaient de se débarrasser des passagers par leur attitude, et les faits le démontrent; en particulier le fait qu'ils aient demandé à plusieurs reprises à la Commission canadienne des transports de cesser ce genre d'activité. Pourtant, vous dites dans votre mémoire que le service est beaucoup moins bon que par le passé. Pensez-vous que les chemins de fer essaient délibérément de cesser les services aux passagers en ne remédiant pas au manque de sièges, aux horaires mal étudiés, etc.?

**M. Flood:** Monsieur, je me suis très souvent trouvé à la gare Union de Toronto et je pense que l'on s'occupe très peu des clients. A mon sens, il vaudrait mieux que le train quitte la gare avec 10 minutes de retard avec un wagon supplémentaire, ce qui éviterait que certaines personnes voyagent debout, faute de temps pour rajouter un wagon. Cela se produit extrêmement souvent. Ce mémoire aurait pu contenir beaucoup d'autres choses, mais nous avons voulu être brefs. Je pourrais parler pendant une heure

[Texte]

as it were, they are not put in there. I could talk for an hour on the things that I see going on around London, around Toronto.

This is just one small incident. You walk into the station, you ask for a timetable and they will hand you a little card that will go in your wallet and it deals with trains operating between London and Toronto, so I say to the gentleman who is giving me the card, I do not want that I want a timetable. On what premise do you assume that I want to go to Toronto, all we get is Toronto. I do not want to go to Toronto. I want to go to Hamilton. I want to go to Kitchener. I do not want to go to Toronto. So they root around someplace down below and bring me up a little timetable. I said I do not want that. I want a timetable, but I have to go to outside places to get the timetable. Now what are they trying to hide. How is it that they assume that with cities like Hamilton with 300,000, Windsor with 200,000, London with 200,000, Kitchener with 150,000, and so on, Toronto is the only place to go. They are deluded. They are out of their minds.

**Mr. Whicher:** I noticed in your brief you mentioned the number of railway employees were many thousands less now than there were some years ago, and you suggested that the higher echelon, that the senior CNR employees for example...

**Mr. Flood:** In the parlance of the day, sir, too many chiefs and not enough Indians.

**Mr. Whicher:** That is right. That is what I was going to say. They have lots of chiefs. Mr. Flood or Mr. Bernhardt, there is one thing that I would like to ask you. In your great desire to have the transportation system of Canada under public ownership you stressed on page 4 of the brief that cancellation of interest payments to holders of bonds in perpetuity would be a good beginning. How would you like it if you owned \$10,000 worth of bonds in perpetuity with CNR and all of a sudden the government cancelled that interest. Would you feel that was fair?

• 1201

**Mr. Bernhardt:** Well, when those bonds were granted or issued I was not living. I do not know who owned them, but they are paid in sterling on Huron and Buffalo railroad. I do not know if any members ever heard of that railroad or have seen it in operation, I have not and I do not know of anyone in this room who has.

**Mr. Flood:** Buffalo and Goderich.

**Mr. Bernhardt:** In the report of the CNR it is Buffalo and Huron, but anyway who ever is getting that interest, it is paid in sterling so apparently they are not living in Canada and have no contact whatever with the railroad; now this has been going on, well, since 1923. Now, if they invested \$10,000 it is a lot more than \$10,000. I certainly feel—and I worked myself, and I will be frank with you—that I would be getting something for nothing and that is what it is.

This is what helps bring about deficit in the operations of the CNR. In the CNR since 1925, if my memory serves me right, there were only about three years that their operating revenue was higher than their operating expenses, but it is the tremendous payment of interest and the generosity of the government when they bought the old Grand Trunk line, that is in interest payments, that is causing the deficit; not the operation of the railroad.

[Interprétation]

d'incidents dont je suis témoin près de London et de Toronto.

En voici un, par exemple. Vous entrez dans la gare, vous demandez un horaire et on vous donne une petite carte d'un format de poche, c'est l'horaire entre London et Toronto. Je dis alors au préposé que je veux un horaire complet. Qui vous dit que c'est à Toronto que je veux aller. Je ne veux pas aller à Toronto. Je veux aller à Hamilton. Je veux aller à Kitchener. Je ne veux pas aller à Toronto. Le préposé farfouille alors sous le comptoir et me tend une autre petite carte. Je lui dis que ce n'est pas ce que je désire. Je veux un horaire, mais pour l'obtenir, il faut m'adresser ailleurs. Qu'essaie-t-on de nous cacher? Comment peuvent-ils penser que tout le monde veut aller à Toronto alors qu'il y a des villes comme Hamilton qui sont à 300 milles de distance, Windsor, 200 milles, London, 200 milles, Kitchener, 150 milles, etc. Ils se font des illusions. Ils sont un peu dérangés.

**M. Wicher:** Dans votre mémoire, vous donnez l'effectif des employés de chemin de fer, quelques milliers de moins aujourd'hui qu'il y a quelques années et vous dites que le haut de l'échelle, les cadres du CN, par exemple...

**M. Flood:** Dans le jargon du jour, trop de chefs et pas assez d'indiens.

**M. Wicher:** C'est exact. C'est ce que j'allais dire. Il y a beaucoup de chefs. Monsieur Flood ou monsieur Bernhardt, je voudrais vous demander une chose. Dans votre désir de voir nationaliser les transports au Canada, à la page 4 de votre mémoire, vous dites qu'il serait bon de commencer par annuler les paiements d'intérêts aux actionnaires à perpétuité. Qu'elle serait votre réaction si vous possédiez des actions à perpétuité du CN pour 10,000 dollars et que tout d'un coup le gouvernement annule cet intérêt? Pensez-vous que ce soit juste?

**M. Bernhardt:** Eh bien, lorsque ces actions ont été accordées ou émises, je n'étais pas né. Je ne sais pas à qui elles appartenaient, mais elles avaient été payées en livres sterling au chemin de fer Huron et Buffalo. Je ne sais pas si l'un d'entre vous a déjà entendu parler de ce chemin de fer ou l'a vu fonctionner; pour ma part, je ne l'ai pas vu et je ne crois pas que quiconque ici l'ait vu.

**M. Flood:** *Buffalo and Goderich.*

**M. Bernhardt:** Dans le rapport du CN on parle de *Buffalo and Huron* mais de toute façon, quels que soient les bénéficiaires de cet intérêt, il est payé en livres sterling, donc ils ne vivent probablement pas au Canada et n'ont aucun contact avec les chemins de fer; et cela continue toujours depuis 1923. A présent, s'ils avaient investi 10,000 dollars, cela représente beaucoup plus que 10,000 dollars. Si j'étais actionnaire, je penserais—et j'ai travaillé moi-même, je serai honnête avec vous—que je reçois de l'argent auquel je n'ai pas droit.

Cela augmente encore le déficit de CN. Depuis 1925, si je me souviens bien, le revenu d'exploitation du CN a excédé ses dépenses d'exploitation trois années seulement, mais le déficit provient des énormes déboursés sous forme d'intérêt et de la générosité du gouvernement lors de l'achat de l'ancienne *Grand Trunk Line*, c'est-à-dire les paiements d'intérêt, et non l'exploitation du chemin de fer.



[Text]

**Mr. Whicher:** Mr. Bernhardt, while I admire your enthusiasm, nevertheless I hope at no time in Canada will we ever not pay interest on our legitimate debts. It is true that the Government of Canada might cancel interest that CNR pays them, that is another matter, but where you have bonds endorsed by the CNR and the Government of Canada to private individuals or corporations or labour unions, I hope that that interest shall always be paid. I suggest to you that if we ever cancelled payment of things like that we will not be able to borrow money in the outside world, and we need a lot of money to develop this country.

**Mr. Bernhardt:** We have a lot of money right in Canada.

**Mr. Whicher:** Yes, we have, but we do not have enough. We do not have enough. In fact you would not have had any railways if you had waited for Canadian money to develop them. You know that as well as I do. A lot of that money came from England.

**Mr. Bernhardt:** In that particular period.

**Mr. Whicher:** Yes, in that particular period; in this particular period we need money to develop resources besides railways. However, that is the only point that I really disagree with in your particular brief. That is all I have to say.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Whicher. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Flood, Mr. Bernhardt, just to continue with that question, I think probably you are mixed up on the type of bonds that we are talking about. Generally speaking this debt has been handed to the Canadian National, but they have no control over it whatsoever and of course the people are paying that debt. On page 2 of your brief you mention "the stockholders of the old Grand Trunk and other lines". Do you think it is right that the Canadian National should be burdened with this debt which they never will be able to pay off, if they are trying to then show a proper type of a balance sheet, or do you think that should be a public debt assumed by the Government of Canada rather than Canadian National?

**Mr. Bernhardt:** Well, this was passed on to the CNR, yes.

**Mr. Skoberg:** By an act of government.

**Mr. Bernhardt:** Yes.

**Mr. Skoberg:** They did not want it necessarily.

**Mr. Bernhardt:** Therefore the CNR should not in my opinion, be responsible to pay that. They are paying interest on these bonds and this is what is creating a deficit. The public reads about the subsidies that the government pays to the CNR, but is it a subsidy for the operation of the railway or a subsidy to the former bondholders? This is a point, I think, that should be taken into consideration.

• 1206

**Mr. Skoberg:** Mr. Flood, may I ask how many members make up the London and District Railway Workers Council? How many organizations, brotherhoods, are involved in it, plus the represented people?

[Interpretation]

**M. Whicher:** Monsieur Bernhardt, j'admire votre enthousiasme, néanmoins j'espère qu'au Canada nous ne cessons jamais de payer des intérêts qu'il est légitime de payer. Il est possible, c'est vrai, que le gouvernement du Canada décide d'annuler les intérêts payés par le CN, c'est un autre problème, mais lorsqu'il s'agit d'actions signées par le CN et le gouvernement du Canada en faveur de particuliers, de sociétés ou de syndicats, j'espère que ces intérêts seront toujours payés. Je vous ferais remarquer que si nous les annulions un jour, il nous serait impossible d'emprunter de l'argent à l'étranger et nous avons besoin de beaucoup d'argent pour développer ce pays.

**M. Bernhardt:** Nous avons beaucoup d'argent au Canada même.

**M. Whicher:** Oui, c'est vrai, mais nous n'en avons pas assez. Loin de là. En fait, si nous avions attendu des capitaux canadiens pour construire des chemins de fer, nous n'aurions toujours pas ces chemins de fer. Vous le savez aussi bien que moi. Cet argent est venu d'Angleterre en grande partie.

**M. Bernhardt:** A cette époque, précisément.

**M. Whicher:** Oui, à cette époque-là; mais aujourd'hui nous avons besoin de capitaux pour exploiter des ressources autres que les chemins de fer. Néanmoins, c'est le seul point de votre mémoire avec lequel je suis en désaccord. C'est tout.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Whicher. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président. Monsieur Flood, monsieur Bernhardt, je continue dans le même ordre d'idées. Vous ne savez peut-être pas très bien de quelles obligations nous parlons. La plupart du temps, c'est une dette qui a été transmise au Canadien National mais la compagnie, sans en avoir le contrôle, continue à rembourser cette dette. A la page 2 de votre mémoire, vous parlez des «actionnaires de la vieille grande ligne» et d'autres lignes de chemins de fer. Pensez-vous qu'il soit juste que le Canadien National supporte le fardeau de cette dette qu'il ne pourra jamais rembourser entièrement s'il désire présenter un bilan honnête, ou pensez-vous que le gouvernement du Canada devrait en assumer la responsabilité à la place du Canadien National?

**M. Bernhardt:** Effectivement, le CN en a hérité.

**M. Skoberg:** En vertu d'une décision du gouvernement.

**M. Bernhardt:** Oui.

**M. Skoberg:** Il n'en a pas réclamé la responsabilité.

**M. Bernhardt:** Par conséquent, le CN ne devrait pas avoir la responsabilité du remboursement. Il paie des intérêts sur ces obligations et cela crée un déficit. Le public entend parler des subventions accordées par le gouvernement au CN, mais s'agit-il de subventions pour l'exploitation du chemin de fer ou de subventions aux anciens actionnaires? Je crois qu'il faudrait en tenir compte.

**M. Skoberg:** Monsieur Flood, puis-je vous demander combien le London and District Railway Workers Council a de membres? Combien d'organismes, de fraternités en font partie indépendamment des individus représentés?

**[Texte]**

**Mr. Flood:** I believe there are five working brotherhoods involved with a membership of something like 600. There is also a membership in the pensioners' organization of approximately 100.

**Mr. Skoberg:** May I ask if you actually see any difference between a publicly-owned railroad's approach, the Canadian National's approach to providing service to people and that of the Canadian Pacific?

**Mr. Flood:** Well, sir, I never had much to do with the Canadian Pacific in so far as passenger service is concerned, therefore I cannot very well say. I have ridden on a CPR dayliner out of Toronto to London and conditions on that dayliner were not good. That is the only possible illustration I could give.

On the publicly-owned system, there are all kinds of things I could criticize. For instance, a train comes in here and lays overnight. If the train is quite dirty by the time it arrives here, it remains quite dirty until it leaves town again the next morning. These kinds of things. I do not know whether that is what you mean. There is no one to service the train. As I stated in this brief there is someone to service an official car, but there is no one to service cars that the public are going to be required to ride in.

**Mr. Skoberg:** Perhaps we should renationalize the Canadian National.

**Mr. Flood:** As Mr. Bernhardt has stated, and the gentleman over there, Mr. Whicher, questioned him concerning this thing: have you ever been bankrupt? I have been bankrupt a lot of times and I never went into receivership, but these companies that the Canadian National took over in 1923 were in receivership. Is this not true? So we, the people, pick up the bill at 100 per cent and we pay these people who were in receivership. They never ever did that with me. When I was broke I had to root hog or die and get out of the deal. Now we, the people of this country, since 1923 have been paying these people that went broke! They went into receivership! Suffering cats, how crazy do we get!

**Mr. Skoberg:** Mr. Bernhardt, on page 4 of your submission, you refer to the fact that railway workers shall have strong representation on boards of directors of the C.N.R. equal to those of industry and agriculture. Do you think if there were that type of industrial democracy, as we refer to it, where there will be representation from the workers, the onus and the decision-making process and all the faults that may enter into that process would then fall back on the shoulders of the employees which would be reflected back to the organizations? Do you think the employees themselves are desirous of having that type of representation?

**Mr. Bernhardt:** I think they are in the sense that we place it here. Throughout the railroad, for instance, you have heard of these labour-management co-op committees, but the workers on these committees are at a disadvantage because they do not have the same voice. It should be more so on the board of directors because that is where the policy is finalized. I think among the railway workers of Canada we have very highly qualified people who have a much greater understanding of the operation of a railroad than most of those directors who come from businesses, agriculture or the legal profession.

**[Interprétation]**

**M. Flood:** Je crois que 5 fraternités de travailleurs représentant environ 600 personnes en font partie. Les organisations de retraités représentent environ 100 personnes.

**M. Skoberg:** Voyez-vous une différence entre le service assuré par un chemin de fer nationalisé comme le Canadien national et le service assuré par le Canadien pacifique?

**M. Flood:** Je ne peux pas vous répondre avec exactitude car je connais mal le service assuré par le Canadien Pacifique. J'ai voyagé sur le CP dans un train de jour de Toronto à London et je peux vous dire que le service sur ce train n'était pas bon.

Les chemins de fer nationalisés sont critiquables à beaucoup d'égards. Par exemple, lorsqu'un train arrive sale et passe la nuit en gare, il est encore sale lorsqu'il quitte la ville le lendemain matin. Ce genre de chose. Je ne sais pas si c'est ce dont vous parlez. Personne n'est là pour entretenir le train. Comme je l'ai dit dans le mémoire, lorsqu'il s'agit d'un train officiel il est bien entretenu, mais lorsque c'est un train destiné au public, il n'est pas entretenu.

**M. Skoberg:** Peut-être devrions-nous nationaliser à nouveau le Canadien national.

**M. Flood:** Comme M. Bernhardt l'a dit, lorsque M. Wicher lui a posé la question: avez-vous jamais été envahi? J'ai fait faillite plusieurs fois mais on ne m'a jamais accordé de subventions; par contre, les compagnies qui ont été rachetées par le Canadien national en 1923 étaient subventionnées, n'est-ce pas? Et la population hérite de la facture et nous payons ces gens qui étaient subventionnés. On ne l'a jamais fait pour moi. Quand j'étais fauché, j'ai dû me débrouiller ou mourir. Par contre, nous, Canadiens, depuis 1923, nous payons ces gens qui ont fait faillite! Pauvres de nous, peut-on être plus bête!

**M. Skoberg:** Monsieur Bernhardt, à la page 4 de votre mémoire, vous dites que les travailleurs seront très bien représentés dans les conseils d'administration du CN, sur un pied d'égalité avec les travailleurs de l'industrie et de l'agriculture. Pensez-vous que si ce type de démocratie industriel existait, cette représentation effective des travailleurs, les erreurs de décision et les erreurs de toute sorte retomberaient sur les épaules des employés et, par voie de conséquence, sur les organismes? Pensez-vous que les employés désirent vraiment être représentés dans cette mesure?

**M. Bernhardt:** Dans le sens où nous l'entendons oui; par exemple, vous avez entendu parler de ces comités de coopération travail-patronat des chemins de fer, mais les travailleurs qui participent à ces comités sont désavantagés car ils n'ont pas le même pouvoir de décision. Ils seront probablement placés dans un conseil d'administration, car c'est la dernière étape de la prise de décision. Je crois que beaucoup de travailleurs des chemins de fer du Canada sont des gens très compétents qui comprennent beaucoup mieux l'exploitation d'un chemin de fer que la plupart des directeurs qui sont issus du monde des affaires, de l'agriculture et des professions juridiques.



[Text]

**Mr. Whicher:** One of them is our Chairman.

**Mr. Flood:** He is our boy.

**An hon. Member:** He is our boy, too.

**Mr. Bernhardt:** But he is not on the board of directors.

**Mr. Whicher:** No, no.

**Mr. Bernhardt:** This is what I am talking about.

**An hon. Member:** We will get him there though.

**Mr. Skoberg:** That is a question, I wonder whether our Chairman would like to be on the board of directors so you could kick hell out of him when he makes a wrong decision.

• 1211

**Mr. Bernhardt:** There is the point. On the basis of understanding the operation of a railroad I think they could make a major contribution to improving the services and to bringing about a better relationship. It would certainly serve to give a lift to the railway employees who today are not in a very enthusiastic frame of mind because of the fear that exists, not only for their jobs but the whole attitude towards railroad transportation.

**Mr. Skoberg:** May I just a last question, Mr. Chairman. Has the London and District Railway Workers Council made any representations to the railway in regard to half fare for our senior citizens so that they can travel about this country?

**Mr. Bernhardt:** No, not at the present time. The London District Railway Workers Council have had this council going in London for some time. We were established originally when they closed the car shop here and we fought for a number of years on that issue. I think we did manage to convince the company and the government to keep the shops here for another year or two but finally they took it out and then we re-organized again in the last year or so.

**Mr. Skoberg:** Do you think the senior citizens would use rail-passenger services if they were given consideration such as some other countries are doing at this time?

**Mr. Bernhardt:** I definitely think they would. But would that help some of these senior citizens in our off-the-main-line areas?

**Mr. Skoberg:** Yes.

**Mr. Bernhardt:** There again, how could they utilize it? But I agree with you on that.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** I suggest that the Committee adjourn until two o'clock and at that time we will have Mr. Flood and Mr. Bernhardt back. Mr. Rock, Mr. Hales and Mr. Noble are on my list and then we will hear the Association of Professional Engineers of the Province of Ontario, Mr. W. J. Weir and Mr. Edward P. Banning, a professional engineer.

The meeting is adjourned until two o'clock.

[Interpretation]

**M. Whicher:** Notre président entre autres.

**M. Flood:** Nous tenons beaucoup à lui.

**Une Voix:** Nous aussi, nous tenons à lui.

**M. Bernhardt:** Mais il ne fait pas partie du conseil d'administration.

**M. Whicher:** Non, non.

**M. Bernhardt:** C'est ce dont je parle.

**Une voix:** Mais nous nous arrangerons pour qu'il en fasse partie.

**M. Skoberg:** Je ne sais pas si notre président voudrait faire partie du conseil d'administration; vous pourriez vous en prendre à lui s'il prenait une mauvaise décision.

**M. Bernhardt:** C'est la question. Je crois que ces employés qui comprennent l'exploitation d'un chemin de fer pourraient participer dans une large mesure à l'amélioration des services et des relations. Et cela améliorerait le moral des employés des chemins de fer qui aujourd'hui ne sont pas très enthousiastes et qui craignent non seulement pour leurs emplois mais également pour tout le système de transport par rail.

**M. Skoberg:** Une dernière question, monsieur le président. Le *London and District Railway Workers Council* a-t-il fait des démarches auprès du chemin de fer pour que soit institué un demi-tarif qui permette aux citoyens âgés de voyager?

**M. Bernhardt:** Non, pas pour le moment. Le *London and District Railway Workers Council* existe à London depuis quelques années. A l'origine, il avait été créé au moment de la fermeture de l'atelier de réparation et nous nous sommes battus à ce sujet pendant plusieurs années. Je crois que nous avons réussi à convaincre la compagnie et le gouvernement de maintenir l'atelier pendant un an ou deux, mais finalement il a fermé ses portes et nous l'avons ouvert de nouveau depuis environ un an.

**M. Skoberg:** Pensez-vous que les citoyens âgés voyageraient par train si on leur en donnait la possibilité, comme c'est le cas dans certains autres pays?

**M. Bernhardt:** J'en suis certain. Mais cela résoudrait-il le problème pour les citoyens âgés qui vivent en dehors des grandes lignes de chemins de fer?

**M. Skoberg:** Oui.

**M. Bernhardt:** Ici encore, comment pourraient-ils prendre le train? Mais je suis d'accord avec vous.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je propose que le Comité ajourne jusqu'à 2 heures; MM. Flood et Bernhardt seront encore parmi nous. J'ai sur ma liste les noms de MM. Rock, Hales et Noble; nous entendrons alors les représentants de l'Association des ingénieurs professionnels de la province de l'Ontario, MM. W. J. Weir et Edward P. Banning, ingénieur professionnel.

La séance est levée jusqu'à 2 heures. (*Fin de la séance*)

[Texte]

AFTERNOON SITTING

• 1400

**The Vice-Chairman:** I call the meeting to order and we will resume our questioning of the officials of the London and District Railway Workers Council. Mr. Noble first.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I just want to say to Mr. Flood that he has left the impression by pointing out the many elements of inefficiency in the operations of the existing passenger train service in western Ontario that the CNR is working progressively toward eliminating this service or at least discouraging people from using the railway service which is in direct contrast to CNR advertising. Is that right?

**Mr. Flood:** That is right, sir.

**Mr. Noble:** You are justified in making these observations, in my opinion, because in private enterprise these matters of indifference would have to be corrected without too much delay and necessarily so if business were to survive. So I agree with your statement and your brief.

Second, I would ask you whether many young men are being taken into the passenger service on the CNR or is the passenger service being neglected and curtailed in ratio to the pensioning of present employees?

**Mr. Flood:** The system of hiring employees, in regard to train and yard service, does not necessarily designate them as passenger trainmen. They hire on, they become yardmen, they may follow yard engines or they may work on the main line on the road on freight trains. Eventually of course as their seniority builds up, they might be working on passenger trains.

**Mr. Noble:** Is working on passenger trains supposed to be a superior position to doing the other jobs you mentioned?

**Mr. Flood:** It used to be but there are many headaches. You can imagine how a passenger train conductor feels when he has to tell passengers that they are not entitled to a seat, they are only entitled to transportation. You can imagine how he will handle a woman passenger under this kind of conditions. I do not think any employee should be subjected to that kind of a situation.

What would you think if you had two women passengers and one was sitting in a seat and another is standing alongside and she has been told just exactly that. The one woman gets up and goes to the washroom and the other woman takes the seat. What do you do then? I would like to know. All right, this is the situation.

**Mr. Noble:** I was especially interested in your observations with respect to the fact that no consideration is being given to nonsmoking passengers. I put a question to the Minister of Transport several months ago about Air Canada in respect to the same matter with the result that we are now provided with areas for nonsmokers. Has your organization made any representations to the railroad to have these smoking areas or nonsmoking areas restored?

**Mr. Flood:** Not to my knowledge, have they. No.

**Mr. Noble:** You can smoke anywhere on the train?

**Mr. Flood:** That is right, today. Years ago you could not.

[Interprétation]

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le vice-président:** Je déclare la séance ouverte. Nous continuons l'interrogation des membres du Conseil de *London and District Railway Workers*. La parole est à M. Noble.

**M. Noble:** Monsieur le président, j'aimerais dire à M. Flood qu'à la suite de ses nombreuses remarques au sujet de l'inefficacité des services de trains de voyageurs dans l'Ouest de l'Ontario, il a donné l'impression que le CN s'efforce graduellement de supprimer ses services ou du moins de décourager les personnes de voyager par le chemin de fer, ce qui est directement opposé aux annonces du CN. Est-ce vrai?

**M. Flood:** C'est vrai, monsieur.

**M. Noble:** Vous avez raison de faire ces remarques, à mon avis, parce que dans l'entreprise privée ces petits riens doivent être corrigés sans trop de délai si on veut réussir en affaires. Alors je suis d'accord avec votre déclaration et votre mémoire.

Deuxièmement, est-ce qu'on engage des jeunes au service des passagers du CN ou le service aux voyageurs est-il négligé, réduit proportionnellement aux départs en retraite des employés actuels.

**M. Flood:** A l'égard du service sur frein ou en chantier, le système d'embauche des employés ne les désigne pas comme préposés au service-passagers. Une fois engagés, ils peuvent travailler dans la cour, sur les engins de la cour, ou sur les trains de fret suivant la ligne principale. A mesure que leur ancienneté augmente, ils seront appelés à travailler sur les trains de voyageurs.

**M. Noble:** Est-ce que le service sur un train de voyageurs est considéré comme supérieur aux autres tâches décrites?

**M. Flood:** Il en était ainsi dans le passé mais ceci soulève beaucoup de problèmes. Vous pouvez vous imaginer comment un conducteur de train se sent quand il doit dire aux passagers qu'ils n'ont pas droit à un siège mais qu'ils ont droit au transport. Vous pouvez vous imaginer comment ils traiteraient une femme dans ces conditions. A mon avis on ne devrait pas obliger un employé à faire face à cette situation.

Quelle serait votre réaction si vous aviez deux voyageuses devant vous, l'une assise sur le siège et l'autre debout à ses côtés et qui vient de se faire dire exactement cela. Une des voyageuses se lève et se dirige vers les toilettes et l'autre prend le siège. Que faire alors? J'aimerais le savoir. Eh bien, voilà la situation.

**M. Noble:** Je suis particulièrement intéressé par votre observation au sujet du manque de considération vis-à-vis des passagers qui ne fument pas. Il y a plusieurs mois j'ai posé une question semblable au ministre du Transport au sujet d'Air Canada; des sections sont maintenant réservées pour les personnes qui ne fument pas. Est-ce que votre organisation a fait des représentations auprès du chemin de fer afin de rétablir des sections séparées pour les fumeurs?

**M. Flood:** A ma connaissance, non.

**M. Noble:** On peut fumer n'importe où sur un train?

**M. Flood:** Maintenant c'est permis. Dans le passé ça ne l'était pas.



[Text]

**Mr. Noble:** How long is it since they changed that system?

**Mr. Flood:** I could not be explicit in that, it has been some years though. I could not tell you how long.

**Mr. Noble:** Finally, Mr. Chairman, I would like to make this comment which supports what we are trying to do here today.

The Minister of Transport made the observation not so long ago—maybe some of you fellows read this:

In the interest of all Canadians more people would necessarily have to be provided with transportation other than by automobile if we ever hope to cope with the ever increasing air pollution.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Noble. Mr. Rock.

• 1405

**Mr. Rock:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Flood, I think your observations are very interesting and I would like to know from you, if this Committee recommended that your part of the brief and your observations be referred to the Transport Commission to make an inquiry into this, would you be willing to appear before them and back up your observations?

**Mr. Flood:** The CTC do you mean? Mr. Pickersgill and his boys?

**Mr. Rock:** That is right.

**Mr. Flood:** I would be quite willing.

**Mr. Rock:** Thank you very much. I think your observations are very interesting. I do not agree at all on Mr. Bernhardt's, what I would call waffle-group type of socialistic manifesto. This is exactly what it is. Mr. Bernhardt, you gave an example of the Bell telephone company. You did criticize them a little but you mentioned that it was a good public company at the same time. The Bell telephone company is 95 per cent owned by Canadians. I consider this company a public-owned company according to my terms. When Mr. Bernhardt says "publicly-owned" surely he means "state-owned" because when the public is allowed to buy shares in a company, I consider that a publicly-owned company.

I do not consider the CNR a publicly-owned company as some of the socialists actually state it is. To me, the CNR is a state-owned company. It is owned by the state and if you think the public have lots to say about it, they do not have as much to say about the company as do shareholders in a company when they themselves own the company.

**Mr. Skoberg:** Ah, get off it.

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**Mr. Rock:** I have the floor. I am a free enterpriser and I just want to . . .

**The Vice-Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Skoberg:** When was that, when you joined the other party?

[Interpretation]

**M. Noble:** Depuis combien de temps ce système est-il changé?

**M. Flood:** Sans être tout à fait exact, je crois qu'il y a quelques années. Je ne pourrais dire depuis combien de temps exactement.

**M. Noble:** Enfin, monsieur le président, je tiens à faire ce commentaire en rapport avec nos travaux ici aujourd'hui.

Le ministre des Transports a dit il n'y a pas très longtemps—certains membres ont pu lire ceci:

Dans l'intérêt de tous les Canadiens, plus de personnes auront besoin de services de transport outre que l'automobile si nous voulons remédier à la pollution de l'air toujours croissante.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Noble. Monsieur Rock.

**M. Rock:** Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Flood, je trouve vos observations très intéressantes et j'aimerais savoir de votre part, si ce comité recommande que votre mémoire et vos observations soient transmises à la Commission des transports pour enquête; vous accepteriez de témoigner et de soutenir ces observations?

**M. Flood:** Parlez-vous de la Commission canadienne des Transports? Monsieur Pickersgill et ses associés?

**M. Rock:** C'est exact.

**M. Flood:** J'irais volontiers.

**M. Rock:** Je vous remercie beaucoup. Je trouve vos observations très intéressantes. Je ne suis pas du tout d'accord avec M. Bernhardt. C'est comme un manifeste socialiste verbeux. C'est exactement le cas. M. Bernhardt, vous avez cité la société Bell téléphone en exemple. Tout en les critiquant légèrement, vous avez déclaré qu'il s'agissait d'une bonne société publique. La société Bell appartient à 95 p. 100 aux Canadiens. A mon avis, on peut dire qu'elle appartient au public. Lorsque M. Bernhardt parle de propriété publique, il veut sans doute parler de propriété d'État parce qu'une société qui vend ses actions au public me paraît appartenir au public.

Je ne considère pas le CN comme un société publique comme semblent le dire certains socialistes. A mon avis, le CN est une société dont l'État est propriétaire. A cause de cela, si vous croyez que le public a beaucoup à dire à son sujet, il n'en a pas plus le droit que les actionnaires d'une société qui sont eux-mêmes propriétaires de cette société.

**M. Skoberg:** Oh, ça suffit.

**Des voix:** Bravo.

**M. Rock:** J'ai droit à la parole. Je suis partisan de l'entreprise libre et je veux simplement . . .

**Le vice-président:** Monsieur Rock.

**M. Skoberg:** Depuis quand? Depuis que vous êtes passé à l'autre parti?

[Texte]

**Mr. Rock:** I have always been this way. I just want to say that if the unions would direct their own employees to buying shares in the companies that they work for then you people in the unions would be doing a favour to the employees. I think it is time that the unions went in that direction rather than going to the type of nationalism and socialism that you advocated, Mr. Bernhardt today, in your brief. I think it is time now to go in the direction where the employees would find ways and means through savings plans to own the companies that they work for.

I believe the CNR, has in equity shares mostly owned by the government over \$2 billion worth, in shares, not bond issues yet. In that you have the public owning shares of \$4.345 million. The CNR long-term debt that you were mentioning is \$1.896 billion, a little over that amount. When you mentioned long debt that they had years back, when they took over, it was not \$1.8 billion; it was way lower than that. The debt they have today is because of the expansion of the company in past years. You talk as if the whole debt of the company is because of years back. Usually that was taken over by the equity of shares that you have today and there is no interest except 4 per cent of preferred stock of over a billion dollars as shown in the financial report here.

I suggest that if you feel that way about public ownership, then do like the Bell telephone company. The Bell telephone company is owned mostly by the employees and those who are on pensions today. The equity that they have they gain interest in that. The Bell telephone is 95 per cent owned by Canadians, and it is a public utilities company, which I think is giving good service and particularly in the Province of Ontario and the Province of Quebec. It is about the best telephone system in the world, and it is owned mostly by employees. I think if the unions would go in that direction, then they would be doing a favour to their membership.

• 1410

**Mr. Skoberg:** Employees all had a say in that last raise.

**Mr. Rock:** Pardon.

**Mr. Skoberg:** Employees of Bell Telephone all had a say in that last raise they got.

**Mr. Rock:** They have shareholders' meetings like anyone else.

**The Vice-Chairman:** Mr. Bernhardt.

**Mr. Bernhardt:** Mr. Chairman, it is very interesting to hear members, comments. First, as far as the shareholding goes, I feel as a citizen of Canada, that I am a shareholder in the CNR. I pay taxes, as do the rest of the citizens of this country, and in that sense the employees also are sharing as citizens.

To contrast the CNR with the Bell Telephone—well you have your opinion, but I cannot agree with that, because I do not think a Bell Telephone employee, that you refer to as a shareholder, has as much voice as we have on the CNR through our unions.

**Mr. Whicher:** You seem to be doing a better job. You are complaining about it.

**Mr. Bernhardt:** A lot better job, and better profits another gentleman here says.

[Interprétation]

**M. Rock:** J'ai toujours agi ainsi. Je voulais simplement dire que si les syndicats encourageaient leurs employés à procurer des actions de l'entreprise où ils travaillent, ils agiraient dans le meilleur intérêt de leur employés. Il est grand temps de voir les syndicats se diriger ainsi plutôt que de s'engager dans un genre de nationalisme ou de socialisme comme le suggère aujourd'hui M. Bernhardt. Je crois que l'heure est arrivée d'offrir aux employés, par un système d'épargne, la possibilité de se rendre propriétaire des entreprises pour lesquelles ils sont employés.

Je crois que le CN a plus de 2 milliards d'actions aux mains du gouvernement, mais pas d'obligations. Le public serait propriétaire d'actions se chiffrant à 4.345 millions. La dette à long terme du CN dont vous avez parlé monte à 1.896 milliard ou à un chiffre légèrement supérieur. Dans le passé, lorsqu'ils ont repris l'exploitation, cette dette à long terme était inférieure à 1.8 milliard. L'expansion récente de la compagnie explique la dette actuelle. Vous semblez accuser le passé de toutes les dettes de la compagnie. Ceci transparait dans les actions actuelles et l'intérêt s'établit à 4 p. 100 des actions préférentielles depuis 1 milliard de dollars, comme ce bilan en fait état.

Si vous considérez la propriété publique de cette façon, je vous suggère d'agir comme la société Bell. Elle appartient presque entièrement aux employés actuels ou aux anciens employés. Ils retirent un intérêt de leur placement. Bell Téléphone appartient à 95 p. 100 aux Canadiens et c'est un service d'utilité publique efficace, particulièrement dans les provinces de l'Ontario et du Québec. C'est probablement le meilleur réseau de téléphone au monde et il est en plus grande partie la propriété des employés. Je pense que si les syndicats s'engageaient dans cette voie, cela aideraient énormément leurs membres.

**M. Skoberg:** Les employés ont tous eu leur mot à dire lors de la dernière augmentation.

**M. Rock:** Pardon.

**M. Skoberg:** Les employés de Bell Téléphone ont tous eu leur mot à dire lors de leur dernière augmentation.

**M. Rock:** Ils ont des assemblées d'actionnaires comme partout ailleurs.

**Le vice-président:** Monsieur Bernhardt.

**M. Bernhardt:** Monsieur le président, je trouve les remarques des membres très intéressantes. D'abord, au sujet des actions, en tant que citoyen canadien, je me considère comme un détenteur d'actions du CN. Comme les autres citoyens du pays, je suis contribuable et dans ce sens tous les employés ont également une participation en tant que citoyens.

Pour comparer le CN et la Bell Téléphone—vous avez droit à votre opinion, mais je ne suis pas d'accord—je ne crois pas qu'un employé de Bell Téléphone, que vous considérez comme un détenteur d'actions, a autant de droits que nous pouvons avoir par nos syndicats vis-à-vis du CN.

**M. Whicher:** Vous semblez mieux réussir. Vous vous plaignez?

**M. Bernhardt:** Nous faisons un meilleur travail et nous avons plus de profits, comme un monsieur vient de le dire ici.



[Text]

**Mr. Rock:** The employees are making that with the shares they own.

**Mr. Bernhardt:** Pardon.

**Mr. Rock:** The employees are benefiting with the interest they get on their shares.

**Mr. Bernhardt:** You made reference to the increase of debt and the interest payment. I referred specifically to the bonds in perpetuity which pay 5.5 per cent, not 4 per cent, in sterling. That means that money is going out of the country, to a corporated company, or people who have no contact with the railroad itself, at all. When it comes to public ownership I cannot agree with you when you class the Bell Telephone as a publicly-owned corporation.

I say that the CNR is publicly owned because the people of Canada are responsible for it. The people of Canada are not responsible for the Bell Telephone, although I see recently the government of this country, or the Board of Transportation Commission, saw fit to give them another five cents which we pay.

**Mr. Rock:** Yes, but when the CNR needs money and wants to increase fares because a union has asked for raises, you people do not object to that. When the CNR goes in front of the Board and asks for an increase in tariffs, an increase in passenger fares, an increase in freight rates, you do not object to that. I do not think the union has ever objected to that.

**Mr. Bernhardt:** Is it because of our request for a wage increase?

**Mr. Rock:** Usually it follows suit, one after the other.

**Mr. Bernhardt:** That is customary, but that is not the fact.

**Mr. Rock:** Yes, well it is a good percentage of the time.

**Mr. Bernhardt:** If you go through the CNR Annual Report you will find that in the last 25 or 30 years, there is only about 3 years where the operating revenue produced by the labour of the employees has been over that of the operating expenses. This is my point too, the revenue made is not sufficient to take care of that burdensome debt. This is not new. Even the late President of the CNR, Donald Gordon, or the previous President, has many times raised this question of a new financial structure for the CNR.

**Mr. Rock:** So have I, Mr. Bernhardt. I have suggested it would be better than bond issues if the government replaced bonds with shares, by equity rather than that. Actually when the CNR pays that interest it is like a profit because if these people were shareholders and they were getting that 5.5 per cent, or whatever it is, it would be just like paying dividends on a share. It would be the same thing.

**An hon. Member:** Just like Bell.

**Mr. Rock:** Yes, just like Bell. When you are talking about the perpetual bonds at 5.5 per cent, you can imagine if the CNR would want to pay this perpetual bond off right now and go with another bond issue, they may have to pay 7 per cent. Would you rather have that on the Canadian market?

[Interpretation]

**M. Rock:** Les employés y arrivent par l'entremise de leurs actions.

**M. Bernhardt:** Pardon.

**M. Rock:** Les employés perçoivent des dividendes sur leurs actions.

**M. Bernhardt:** Vous avez parlé de l'augmentation de la dette et de paiements de dividendes. J'ai parlé spécifiquement d'obligations à perpétuité qui payent 5.5 p. 100 en sterling et non 4 p. 100. Par le fait même, l'argent quitte le pays et est distribué à une société ou à des personnes qui n'ont aucun contact avec le chemin de fer. Au sujet de la propriété publique, je n'accepte pas, comme vous, de considérer Bell Téléphone comme une société appartenant au public.

Je maintiens que CN est une propriété publique et que le peuple canadien en est responsable. Le peuple canadien n'est pas responsable de Bell Téléphone, même si j'ai constaté récemment que le gouvernement du pays ou la Commission canadienne des transports a cru bon de leur accorder un 5c. additionnel que nous devons défrayer.

**M. Rock:** Oui, mais quand le CN a besoin de fonds et désire augmenter les tarifs parce qu'un syndicat exige des augmentations, vous n'avez aucune objection. Lorsque le CN comparait devant la Commission en demandant une augmentation des tarifs, des tarifs aux passagers, des taux de fret, vous n'avez aucune objection. Le syndicat ne s'est jamais montré opposé sur ce point.

**M. Bernhardt:** Cette demande est-elle motivée par nos exigences d'augmentation des salaires?

**M. Rock:** C'est une suite normale, une conséquence de l'autre.

**M. Bernhardt:** C'est une coutume, mais non justifiée.

**M. Rock:** Oui, mais c'est ce qui arrive la plupart du temps.

**M. Bernhardt:** Si vous parcourez le rapport annuel du Canadien National depuis 25 ou 30 ans, vous verrez que pour trois ans seulement le revenu d'exploitation provenant du travail des employés a dépassé les dépenses d'exploitation. Voilà mon argument, le revenu est insuffisant pour rembourser la dette énorme. Il n'y a rien de neuf. L'ancien président du CN, M. Donald Gordon, ou son prédécesseur, ont maintes fois soulevé la question de la structure financière nouvelle pour le CN.

**M. Rock:** Moi aussi, monsieur Bernhardt. J'ai suggéré que le gouvernement aurait avantage à remplacer les obligations par des actions. Les paiements d'intérêts par le CN sont comme un profit parce qu'il s'agissait de détenteurs d'actions qui recevaient 5.5 p. 100 ou un pourcentage quelconque, ce serait comme payer des dividendes d'actions. Ce serait la même chose.

**Une voix:** Tout à fait comme Bell.

**M. Rock:** Oui, tout à fait comme Bell. Quand vous parlez d'obligations à perpétuité à 5.5 p. 100, si le CN voulait payer immédiatement ces obligations à perpétuité et émettre d'autres obligations, il devrait payer 7 p. 100. Aimerez-vous mieux voir un marché canadien semblable?

[Texte]

• 1415

**Mr. Bernhardt:** In the first place, is it legally possible for the CNR to eventually pay off ...

**Mr. Rock:** A perpetual bond could be cancelled sometime by the company, yes, but the agreement, as I understand it, is that it can continue indefinitely. The federal government has perpetual bonds in which there are five clauses with which they can cancel that.

**Mr. Whicher:** At three per cent.

**Mr. Rock:** At three per cent, yes. They did not cancel it because of that one little clause that says they "may" renew it for another 40 years, and that is what they did. Out of the five, they picked out that one, and they made a lot of people suffer because of the 3 per cent. Today those bonds are only worth about \$35 each for every \$100 because of the interest rates of today.

You mentioned something to the effect that the CNR had too many chiefs and not enough Indians. I want to say this to you: if you come in with socialistic ideas, you will have still more chiefs and less Indians.

Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Bernhardt:** I did not make that comment but ...

**Mr. Rock:** Well, no. Mr. Flood did, yes.

**Mr. Bernhardt:** ... I deplore your interpretation of it.

**Mr. Rock:** In any socialistic state, Mr. Bernhardt, you will find that there are many more chiefs than Indians, all the way through.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Rock.  
Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I must apologize for arriving late this morning, but I came by train; but let me qualify that and say that it was not the train's fault.

I would like to say that the train left Guelph on time and arrived here on time, and I would like to pay full respect to the CNR for the type of equipment that I rode on from Guelph to London. It was fairly new equipment, it was clean, and I enjoyed the ride, and when I went to the station to get the timetable, I was not annoyed like Mr. Flood was when they handed me this little card which gave me the timetable for trains from Toronto to Brampton, Guelph, Kitchener, Stratford, with, on the back, the return times.

I was not going to Hamilton. Perhaps I would have been annoyed if I had been going to Hamilton and it was not on this card; but I thought this was a good idea to hand me this. It is all on there and I have put it in my pocket. I know what time I go home and so on. Therefore, I commend the CNR for that little card, but they should, as Mr. Flood says, have timetables for other parts of the country: Toronto is not the only place where trains run.

I say that as my introduction, Mr. Chairman. Now I would like to ask Mr. Flood if these conditions outlined in his brief are still in existence or were these conditions that existed and that have since changed? Mr. Flood?

**Mr. Flood:** You will notice from the brief that I cited three illustrations from January and February of this year. I could not tell you whether, since that time, they have been corrected or not. Certainly these conditions existed in January and February, and I assume that they still exist.

[Interprétation]

**M. Bernhardt:** En premier lieu, il est légalement possible pour le CN de les rembourser ...

**M. Rock:** Une obligation perpétuelle peut parfois être annulée par la compagnie, mais si je comprends bien l'entente, elle peut se poursuivre indéfiniment. Le gouvernement fédéral a une obligation perpétuelle qui contient cinq clauses permettant de l'annuler.

**M. Whicher:** A trois p. 100.

**M. Rock:** Oui, à trois p. 100. Ils ne l'ont pas fait, à cause d'une petite clause qui dit qu'ils «peuvent» renouveler l'entente pour 40 autres années. C'est ce qu'ils ont fait. Des cinq clauses, ils ont choisi celle-là, et beaucoup de gens en ont souffert, à cause des trois p. 100. Aujourd'hui, ces obligations ne valent que \$35 chacune pour \$100, à cause des taux d'intérêt courants.

Vous avez dit que le CN avait trop de chefs et pas assez de subordonnés. Je vous répondrai: si vous vous présentez avec ces idées socialistes, vous aurez encore plus de chefs et moins de subordonnés.

Je vous remercie, monsieur le président.

**M. Bernhardt:** Je n'ai pas dit cela, mais ...

**M. Rock:** Non, M. Flood l'a fait.

**M. Bernhardt:** ... je déplore l'interprétation que vous donnez à une parole.

**M. Rock:** Dans tout État socialiste, monsieur Bernhardt, vous verrez qu'il y a beaucoup plus de chefs que de subordonnés partout.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Rock.  
Monsieur Hales.

**M. Hales:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais, tout d'abord, m'excuser d'être arrivé en retard ce matin, mais je suis venu par train. J'ajoute que ce n'est pas la faute du train.

Le train a quitté Guelph à l'heure et nous sommes arrivés à l'heure et j'aimerais féliciter le CN pour le genre de matériel qui était à notre disposition de Guelph à London. Il s'agissait de wagons presque neufs, propres, et le voyage m'a plu. Lorsque je me suis présenté à la gare pour obtenir un horaire, je n'ai pas été ennuyé comme M. Flood. On m'a présenté une petite carte me donnant les horaires des trains de Toronto à Brampton, Guelph, Kitchener, Stratford, avec au dos de la carte les heures de retour.

Je n'allais pas à Hamilton. J'aurais peut-être eu des ennuis si j'étais allé à Hamilton car la ville n'est pas sur la carte. Mais je crois que cette carte est une bonne idée. Tout y est et je l'ai rangée dans ma poche. Je sais à quelle heure je retourne à la maison, par exemple. Par conséquent, je félicite le CN pour cette initiative mais les autorités devraient, comme l'a suggéré M. Flood, disposer d'horaires pour les autres régions du pays. Toronto n'est pas le seul endroit où il y a des trains.

Je disais cela en guise d'introduction, monsieur le président. Je voudrais maintenant demander à M. Flood si les conditions mentionnées dans son mémoire existent toujours ou si elles sont maintenant changées? Monsieur Flood?

**M. Flood:** Vous remarquerez dans mon mémoire que j'ai cité trois cas de janvier à février de cette année. Je ne saurais vous dire si actuellement ces situations ont été corrigées ou non. Il est certain qu'elles existaient en janvier et février et je suppose qu'elles existent toujours.



[Text]

**Mr. Hales:** I think they are very good observations for you to make for a committee such as this and if these conditions still exist, then I would like to know from the CNR people whether they have been corrected or whether they still exist. I do not suppose we are going to hear from the CNR people today but I would hope that by the time that our hearings are all complete, the CNR people would present a brief in rebuttal to anything that we may have said here or asked questions of, and that we would get the answers to them some time along the way.

They are excellent points you bring forth, for instance about having to wait three hours to make a connection and having to go to Toronto to get back to Hamilton and so on. It is really ridiculous to think that such things exist. But did your organization, and by that I mean the London and District Railway Workers Council, make observations or suggestions to the CNR people such as you have outlined here?

**Mr. Flood:** They have not been made recently, to my knowledge.

**Mr. Hales:** When were they last made?

**Mr. Flood:** I could not tell you that, sir.

**Mr. Hales:** Why did you not make them to the CNR? They are excellent ideas and I am wondering why they were not made to them.

**Mr. Flood:** Sir, it is very obvious to the CN management both in London and in Toronto that, for instance, there is no escalator to take the public up these long flights of stairs. It is very obvious to CN management in Toronto that the train that you arrive on in Toronto does not go in on an adjoining track to the train that you are going to get on to go east of Toronto. There are I believe 11 through tracks in Toronto Union Station, if my memory holds, and there is no reason, in my mind, why these trains cannot be on adjoining tracks.

• 1420

**Mr. Hales:** This I experienced in London this morning when I came in. Had I been going to Windsor, I would have had to walk to the train in front, rather than across the track to another one.

**Mr. Flood:** That is correct.

**Mr. Hales:** Now, is there a safety factor involved here? You could not cross the track as it would be too rough and dangerous?

**Mr. Flood:** No, there is a platform; a quite small platform, but there is a platform, and passengers are transferred from one train to the other across this platform. They go directly across and get on the other train.

**Mr. Hales:** I take from what you have said that you have not made these recommendations to management because you think management should see it themselves.

**Mr. Flood:** Management definitely know it themselves. I certainly do not have to tell management of these things that are going on. Certainly an area manager coming down into London station can see 200 or 300 passengers standing there.

**Mr. Hales:** Well, I would just say to you this—what is it they say?—There are none so blind that will not see sometimes. I would think that with these excellent recommendations you have made, your organization should have sent these in to management. I think you would have been doing your union a favour. You would have been doing the public and the transportation system generally a favour if

[Interpretation]

**M. Hales:** Ces observations sont pertinentes et si ces conditions existent toujours, j'aimerais que les représentants du CN nous disent si elles ont été corrigées ou non. Je ne crois pas que nous entendions les représentants du CN aujourd'hui, mais d'ici la fin de nos audiences, j'espère qu'ils présenteront un mémoire pour réfuter tout ce qui a été dit en Comité et répondre aux questions qui ont été posées.

Les points que vous avez soulevés sont excellents, surtout le fait qu'il faut attendre trois heures pour une correspondance et retourner à Toronto pour revenir à Hamilton. Ces situations sont ridicules. Mais votre association, j'entends par là la *London and District Railway Workers Council*, (Le Conseil des cheminots de London et du district) a-t-elle fait des observations ou des propositions au CN dans ce sens?

**M. Flood:** A ma connaissance, pas récemment.

**M. Hales:** Quand ont-elles été faites pour la dernière fois?

**M. Flood:** Je ne saurais vous dire, monsieur.

**M. Hales:** Pourquoi ne les avez-vous pas faites au CN? Vos idées sont excellentes et je me demande pourquoi vous ne les avez pas fait connaître?

**M. Flood:** Monsieur, il est évident que la direction du CN, à London et à Toronto, est au courant, par exemple qu'il n'existe pas d'escalier mécanique pour faciliter la montée de ces nombreuses marches. La direction du CN à Toronto sais très bien que le train par lequel vous arrivez à Toronto n'entre pas sur une voie adjacente à celle qu'emprunte le train à destination de l'Est. Il y a, je crois onze voies de trafic directes à la gare Union de Toronto, si je me souviens bien, et il n'y a pas de raison pour que ces trains ne soient pas placés sur des voies adjacentes.

**M. Hales:** J'ai eu la même expérience à London ce matin lorsque je suis arrivé. Si j'étais allé à Windsor, j'aurais dû marcher jusqu'au train, à l'avant du mien plutôt que de traverser d'une voie à l'autre.

**M. Flood:** C'est exact.

**M. Hales:** Est-ce par mesure de sécurité? Vous ne pouvez traverser la voie étant donné le danger?

**M. Flood:** Non, il y a un quai d'accès, très minuscule, mais il y en a un, et les voyageurs peuvent traverser d'un train à l'autre tout en prenant ce quai.

**M. Hales:** Si je comprends bien, vous n'avez pas fait ces recommandations à la direction car à votre avis, la direction peut s'en rendre compte par elle-même.

**M. Flood:** La direction le sait très bien. Je n'ai pas à lui dire ce qui se passe. Le directeur régional qui arrive à la gare de London voit certainement les deux à trois cents passagers qui attendent.

**M. Hales:** Eh bien, tout ce que je peux vous répondre c'est ceci: comment dites-vous? Il n'y a pas de pire aveugle que celui qui ne veut pas voir. Ces recommandations sont excellentes et notre organisation aurait dû les envoyer à la direction. Vous auriez rendu service à votre syndicat. Vous en auriez fait profiter également le public et le système des transports en général, si vous aviez exposé les erreurs de

**[Texte]**

you had given such a brief or an outline of faults and errors of management. I think it would have been a real service and I would suggest maybe you could do this in the future. Do you see any reason why you should not?

**Mr. Flood:** No, not actually why I should not. Some time back, I wrote the Department of Consumer and Corporate Affairs, Mr. Andras, concerning the advertising of the passenger department of the CNR. My correspondence was relayed to some committee in this department. Eventually, a short while ago I got a reply back with the understanding that if our group wanted to follow up this complaint, we could write back and the Department of Consumer and Corporate Affairs would take it up with the CNR. But in the meantime, we are notified of these meetings, and because of the time required to prepare these briefs, we did not have time to go back to the Consumer and Corporate Affairs.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, I think it might be of interest to the Committee if you were to tell us what your complaint was about the advertising which you wrote Mr. Andras about.

**Mr. Flood:** I could, sir, give you a copy of all kinds of . . .

**Mr. Hales:** I am sorry. Did you have it this morning?

**Mr. Flood:** Yes, sir, all kinds of it.

**Mr. Hales:** I apologize. I do not want to take the time of the Committee. That has been covered.

I am one of those who are very much concerned about the extra load on weekends. I come from a university town, Guelph, the same as London here, where a great number of students commute on the weekend trains and there are continual complaints about shortage of coaches and equipment to handle that load. What is CN doing about this? Why do they not put on extra coaches? You mention here that the coaches used to be stored in London and are now stored at some other place and are not on to take care of the extra load. Somewhere along the line I hope management will give us the reason why this equipment is not provided on weekends for students and other traffic, but particularly student traffic. Have you ever made any recommendations to management concerning this, Mr. Flood?

• 1425

**Mr. Flood:** Years back we had what we call guard cars stored here in London. We had a car department staff and the men of this staff were permanently on the station. They looked after the equipment that was stored here and they serviced it, kept it clean and ready for service. On peak days a yard engine was here and these guard cars were taken on the yard engine and the London to Toronto passengers were loaded prior to the arrival of the train that was coming from Windsor or Sarnia.

This eliminated the congestion in the station; it eliminated passengers having to stand at the loading gate; and it also cured the problem of people having to stand in the aisles because the equipment was there: if you needed three cars you put three cars on, and this was the idea of the thing. Under the present situation they have to notify Windsor that they feel they will need two or three extra cars and possibly they will need four extra cars, but they

**[Interprétation]**

la direction. Je crois véritablement que vous leur auriez rendu service et je suggère que vous le fassiez à l'avenir. Avez-vous des raisons pour ne pas le faire?

**M. Flood:** Non, pas vraiment. Il y a déjà quelque temps, j'ai écrit au ministère de la Consommation et des Corporations, à M. Andras plus précisément, au sujet de la publicité concernant le service-voyageurs du CN. La lettre a été transmise à un comité quelconque de ce ministère. J'ai finalement reçu, il n'y a pas si longtemps, une réponse me disant que si notre groupe voulait donner suite à cette plainte, il nous faudrait écrire au ministère de la Consommation et des Corporations qui se chargerait d'en discuter avec le CN. Dans l'intervalle, on nous a mis au courant de ces audiences et à cause du temps qu'il nous a fallu pour préparer ces mémoires, nous n'avons pas eu le temps de communiquer avec le ministère de la Consommation et des Corporations.

**M. Hales:** Monsieur le président, je crois que le comité aimerait savoir quelle était cette plainte concernant la publicité pour laquelle vous avez écrit à M. Andras?

**M. Flood:** Je pourrais, monsieur, vous donner un exemplaire de toutes sortes de . . .

**M. Hales:** Je m'excuse, avez-vous cet exemplaire ce matin?

**M. Flood:** Oui, monsieur, nous en avons de toutes sortes.

**M. Hales:** Je m'excuse, je ne veux pas prolonger la discussion, car nous en avons déjà parlé.

Pour ma part, je m'intéresse surtout aux voyageurs additionnels pendant les fins de semaine. Je viens d'une ville universitaire, de Guelph, comme c'est le cas de London, où un grand nombre d'étudiants font la navette sur les trains de fin de semaine. Il y a continuellement des plaintes concernant le peu de wagons et de matériel prévu pour ces groupes additionnels. Que fait le CN à ce sujet? Pourquoi ne pas placer plus de voitures? Vous avez mentionné que ces voitures se trouvaient habituellement à London et qu'actuellement elles sont entreposées ailleurs et qu'elles ne peuvent répondre à ces besoins supplémentaires. Il y a en quelque part, j'espère que la direction pourra nous expliquer pourquoi ce service n'est pas fourni en fin de semaine aux étudiants et aux autres personnes, mais surtout aux étudiants. Avez-vous déjà fait des recommandations à la direction monsieur Flood?

**M. Flood:** Il y a quelques années, nous avions ici à London ce que nous appelions un dépôt de wagons. Nous disposions d'un personnel pour ces wagons qui était en permanence à la gare. Ce personnel s'occupait du matériel entreposé ici, l'entretenait, le nettoyait pour qu'il soit prêt à servir. Les jours de pointe, les locomotives de manœuvres sortaient ces wagons en dépôt pour les passagers de London à Toronto qui montaient avant l'arrivée du train venant de Windsor ou Sarnia.

De cette façon, la gare n'était pas congestionnée, les passagers n'avaient pas à attendre sur le quai: si vous aviez besoin de trois voitures, vous pouviez ajouter trois voitures; actuellement, vous devez avertir Windsor qu'il vous faudra peut-être deux ou trois voitures supplémentaires et même peut-être quatre, mais vous n'en obtenez que trois. Ces voitures viennent à vide de Windsor à London, car il n'y a aucun besoin à Windsor.



[Text]

only have three on the train. Now these cars are hauled from Windsor to London empty because the traffic does not require them out of Windsor.

I suggest that in this modern day the conductor on that train knows how many passengers he will be able to seat, how many passengers will get off at London, and how many seats he will be able to accommodate passengers on at London, as well as the empty cars that he is pulling on the tail end of his train. There is no reason why these cars should be pulled from Windsor to London empty.

**Mr. Hales:** May I suggest that there may be a reason. I am not an expert in this field, but it might be cheaper to haul them from Windsor than to keep them here and to keep a staff available to hook them on and all the rest of it.

**Mr. Flood:** This point I would concede, but are you going to balance the cost of having a carman and a yard engine come down at passenger train time and put those cars on the train against the fact that you have 50, 60, 70 or 100 passengers standing in the aisles because you do not have an engine down here to put the cars on?

**Mr. Hales:** These are things I think the CNR should answer for the Committee. Mr. Chairman, have we the 10 minute limit on? I do not want to go over the time.

**The Vice-Chairman:** Go ahead, Mr. Hales.

**Mr. Hales:** I would just like to follow Mr. Howe's very excellent suggestion made this morning about the operation of the rail bus or whatever you want to call it, a bus that would run along the right of way on the tracks. As I understand it, in this area of the country where we need some transportation, Walkerton, Hanover, Chesley, Goderich and all up through that area, it seemed to me like an excellent idea. Did your group of railway council make any such suggestion of the time they thought the trains would be removed?

**Mr. Flood:** To begin with, sir, no, I would answer that this particular group has not made any submission to the company. This particular group, the London and District Railway Workers Council is a London-based organization and the membership is composed of London people. It is true we were interested in what was going on up in the north country, Owen Sound and Walkerton and so on, but there was no submission made in regard to that particular territory. This thing has not happened in London as yet, although I understand there have been requests made to discontinue some of the present passenger trains in this part of the country and this is what we are protesting.

**Mr. Hales:** To your knowledge, did the CNR management take any steps towards initiating or putting into effect these rail buses and, to your knowledge, did the union members disagree or not in favour of such a thing?

• 1430

**Mr. Flood:** Not to my knowledge.

**Mr. Hales:** Then I would like to know from the Canadian National officials when they make their brief why they did not give consideration to this suggestion. You could run a bus on a railway track easier than you could drive it on the highways. We would do away with a lot of pollution. The one-man operation, this two-way radio system that Mr. Howe spoke of, would be no problem. I cannot see why it

[Interpretation]

Dans le monde moderne où nous vivons, le conducteur du train sait combien de passagers il peut prendre, combien de passagers descendront à London et combien de fauteuils seront disponibles pour les voyageurs de London, de même que le nombre de voitures vides qui sont à l'arrière du train. Il n'y a pas de raison pour que ces voitures viennent à vide de Windsor à London.

**M. Hales:** Il y a peut-être une raison. Je ne suis pas expert en la matière. N'est-il pas moins coûteux de les faire venir de Windsor que de les garder ici et de payer un personnel pour s'en occuper.

**M. Flood:** Je suis d'accord avec vous sur ce point, mais avez-vous comparé ce qu'il en coûte pour avoir un wagonnier et une locomotive de manoeuvres au moment où arrive le train de voyageurs pour ajouter des voitures à ce train et le fait que vous avez cinquante, soixante, soixante-dix ou cent passagers qui attendent dans les couloirs, car vous n'avez pas de locomotive pour amener les voitures?

**M. Hales:** Je pense que le CN pourra répondre à cette question. Monsieur le président, notre temps de parole est-il limité à dix minutes? Je ne veux pas le dépasser.

**Le vice-président:** Vous pouvez poursuivre monsieur Hales.

**M. Hales:** J'aimerais reprendre l'excellente suggestion qu'a faite M. Howe ce matin concernant l'exploitation d'un wagon-autobus ou quelque chose du genre, un autobus qui emprunterait les voies de chemins de fer. A mon sens, ce serait une excellente idée pour le transport dans la région de Walkerton, Hanover, Chesley, Goderich et pour les localités avoisinantes. Votre groupe du Conseil des cheminots a-t-il mentionné quand les trains seraient enlevés?

**M. Flood:** Tout d'abord, monsieur, je dois vous répondre non, ce groupe particulier n'a pas fait de démarches auprès du CN. Le Conseil des cheminots de London et du district est une organisation de London et ses membres demeurent à London. Il est vrai que ce qui se passe dans le nord du pays nous intéresse, que ce soit à Owen Sound et Walkerton, par exemple, mais nous n'avons fait aucune démarche pour ce territoire. Rien ne s'est produit à London jusqu'à maintenant, bien que j'ai l'impression qu'on veuille supprimer certains services-voyageurs dans cette partie du pays et c'est pour cela que nous protestons.

**M. Hales:** A votre connaissance, la direction du CN a-t-elle pris des mesures pour l'installation de ces wagons-autobus? Les syndiqués sont-ils ou non en faveur d'un tel système?

**M. Flood:** Pas à ma connaissance.

**M. Hales:** Dans ce cas, je demande aux représentants du Canadien National pourquoi ils n'ont pas étudié cette possibilité lorsqu'ils ont préparé leur mémoire. Les autobus pourraient rouler sur les rails beaucoup plus facilement que sur les routes. La pollution serait bien moindre. Un seul homme suffirait; il pourrait utiliser un poste émetteur-transmetteur sans difficulté comme l'a proposé M.

## [Texte]

would not work and give these people service and give them transportation which they justly deserve.

As I understand it, the track is left open because of the freights that go back and forth. They must have to plough the track in the winter for the freight to go through. Why the Canadian National never came up with this idea, why you people did not make the suggestion, why you people did not co-operate and say, sure we will man it, we are all for it, we will run it, we will see that those people get transportation—I do not know why it was never instituted. To me it is feasible, It is an excellent suggestion, and those people would get the transportation they deserve.

I have one other thing to say and then I am going to conclude. This regulatory tribunal, which is the CTC, is pretty much a one-sided operation, in my opinion. They seem to be able to say, we will cut this off, we will cut that one off, and there is no recourse. There is no appeal, or there is no chance to come back. The only chance we have, I suppose, is something similar to what we are doing here, meeting to discuss ways and means of getting transportation back to these people that they have cut off.

As you say, in the Railway Act the commission has itself defined an uneconomic passenger train service as one which is incapable of being rendered profitable to the railway under any feasible alterations. A feasible alteration would be the rail bus, but they never tried it. They never put it on. When I say "they", I am talking about the CTC or the Canadian National. They just cut it out. Surely the people of Canada are not going to sit back and take this kind of dogmatic dictation from the CTC.

I hope this transportation commission would take a very firm stand in that regard and say, the act says "under any feasible alteration". You never took any feasible alteration, and you just lock up shop and deny these people their transportation.

I think that is all I have to say at the moment, Mr. Chairman. But when we have hearings in these other places, I would like to have people from the Canadian National be able to answer questions for us. I know that the senior officials of the Canadian National met with this Committee in Ottawa when they discussed the annual report. But they were not talking about things that are relative and are connected with this specific Committee hearing. We are talking about Western Ontario and the situation as it exists here. Surely somebody from Canadian National, particularly in Stratford and Walkerton, will be there to answer questions for this Committee. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, could I add one thing to what Mr. Hales was discussing? It is the fact that we have the Canadian Transport Commission, but the government and the Minister of Transport have the final say. To collaborate that, I have in my hand a statement by the Minister of the changes to be made in the role and structure of the federal transport portfolio. He gave this to us a couple of years ago to lay out his ministerial responsibility, and this is the paragraph that I think is important.

The Canadian Transport Commission will continue to perform its economic regulatory role independently, subject to Ministerial and Governmental review as established in the National Transportation Act.

## [Interprétation]

Howe. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas utiliser ce moyen pour desservir la population d'une façon à laquelle elle est en droit de s'attendre.

Si je comprends, il faut que les rails soient déblayées pour le passage des trains de marchandises de toute façon. L'hiver, il faut enlever la neige. Pourquoi le Canadien National n'y a-t-il pas songé, pourquoi n'a-t-on pas retenu la suggestion, pourquoi refuse-t-on de coopérer, de donner son accord, d'exploiter un moyen de transport comme celui-là afin d'assurer un service adéquat à la population? Je ne vois vraiment pas pourquoi ou n'a rien fait. J'estime que c'est possible. La suggestion est excellente; elle permettrait de desservir convenablement la population.

Il y a un autre point que je tiens à souligner avant de terminer. Le tribunal investi du pouvoir de réglementation, soit la Commission canadienne des transports, me semble détenir trop de pouvoirs. Il peut apparemment décider de mettre fin à tel ou tel service sans qu'il y ait possibilité d'interjeter appel d'une façon ou d'une autre. Il n'y a absolument pas de recours. Tout ce qu'il reste à faire je suppose, c'est de tenir des réunions comme nous le faisons actuellement afin de discuter la façon de rétablir les moyens de transport dont les gens sont privés.

Comme vous l'avez souligné, aux termes de la loi sur les chemins de fer, la Commission a le pouvoir de définir un service-voyageurs non rentable comme étant un service qui ne rapporte pas à la compagnie de chemin de fer, même en comptant avec tous les changements possibles. Un changement possible pourrait être cet autobus sur rail qu'on n'a jamais essayé. Il n'y a eu aucune tentative, du moins de la part de la Commission canadienne des transports ou du Canadien National. On n'a jamais essayé de voir si le projet serait réalisable. On s'est contenté d'interrompre le service. Je suis sûr que les Canadiens refuseront d'accepter sans sourcilier les diktats de la Commission canadienne des transports.

On espérerait que la Commission puisse dire: «La loi parle de changement possible. Vous n'avez jamais examiné la situation de près; vous avez simplement fermé boutique et privé ces gens d'un moyen de transport.»

C'est l'observation que je voulais faire monsieur le président. J'espère qu'ailleurs des représentants du Canadien National pourront répondre à nos questions. Je reconnais que les représentants du Canadien National ont déjà comparu devant le comité à Ottawa pour l'étude de leur rapport annuel. Il n'y a pas été question cependant du sujet qui nous intéresse présentement. C'est de la situation dans l'Ouest de l'Ontario qu'il s'agit. J'espère qu'à Stratford et à Walkerton au moins, des représentants du Canadien National pourront nous répondre. Merci.

**M. Howe:** Puis-je ajouter une observation à ce que M. Hales vient de dire, monsieur le président? Il convient de souligner en effet que ce n'est pas la Commission canadienne des transports, mais bien le gouvernement et le ministre des Transports qui ont le dernier mot. Comme preuve, j'ai en main la déclaration du ministre sur les changements à apporter dans le rôle et la structure du ministère fédéral. La déclaration date de deux ou trois ans. Le ministre y décrit les responsabilités de son ministère; je vous cite un paragraphe que je considère comme important.

La Commission canadienne des transports continuera de jouer son rôle d'organisme régulateur indépendant, mais sujet à révision par le ministre et le gouvernement comme le prévoit la loi nationale sur les transports



[Text]

• 1435

In other words, the Minister can over-rule the Canadian Transport Commission, if he so desires and so wishes.

I just wanted to put that on the record, Mr. Chairman, because I think it is important.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, I would like to put something on the record about what Mr. Howe and I were discussing, namely bus service on tracks. We do not want to limit our ideas to just bus service. You could also have express trucks, even freight trucks, also operating on tracks to help these alienated people in Canada who had facilities to which they could bring their packages but who, today, have to go to some central location, all because they did not want a large train operating from station to station. It might have been costly to do that so they eliminated the express in a sense. I feel not only buses could operate on tracks but also express and freight trucks. I think this should be looked into.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Rock.

Are there any other questions for the witnesses? If not, this completes the brief of the London and District Railway Workers Council and, on behalf of the Committee, I wish to thank you for appearing here today.

We will now hear from the Association of Professional Engineers of the Province of Ontario?

Mr. W. J. Weir, will you come forward, please? I understand there is no brief, just a one-page statement?

**Mr. W. J. Weir (Association of Professional Engineers of the Province of Ontario, Lambton Chapter):** Mr. Chairman, I am appearing on behalf of the Lambton Chapter of the Professional Engineers of the Province of Ontario.

Gentlemen, editorial comment in the local press in Sarnia indicates that the Canadian National Railway intends to reduce or eliminate rail passenger service in the near future to and from Sarnia, Ontario.

Although retention of this service is important to those of us who live in Sarnia, we believe the present patchwork of controls on the national railways has created this problem in many cities of like size and location. It has also placed the railways in the dubious position of having to make a profit in an uncontrolled transportation market while providing essential services to Canada's more remote areas.

The frontier in transportation has vanished and Canada needs a controlling body that will decide which mode of transportation is in the public interest at any given time and place. Then positive and continuous effort should be made to encourage the chosen mode by making it the most convenient and cheapest mode to the travelling public. This will not eliminate other means of travel but will reduce its importance.

If the body decided that the purchase of additional farm land for converting four lanes to twelve lanes of highway between Windsor and Montreal, and the subsequent grading, bridging, snowplowing, sanding, towing and police services were not the best use of Canada's resources for moving persons between these two cities, then better and cheaper aircraft, rail or water services would be provided.

In our case, we believe efficient use of existing resources, reliability and safety, all indicate a need for an increase in rail passenger connections between Sarnia and

[Interpretation]

En d'autres termes, le ministre peut renverser la décision de la Commission canadienne des transports s'il le désire.

Je tenais à ce que ce soit consigné au compte rendu; je crois que c'est important.

**Mr. Rock:** Monsieur le président, j'ai une dernière observation à faire au sujet de ce que M. Howe et moi-même discutons tout à l'heure, soit le service d'autobus sur rails. La proposition ne s'applique pas seulement au service d'autobus. Elle vise également les camions; ce serait peut-être une façon de satisfaire tous ceux qui se sentent lésés au Canada du fait qu'ils ne peuvent recevoir leurs marchandises plus près de chez eux, qu'ils doivent se rendre dans un centre quelconque, parce que les grands trains ne s'arrêtent plus à toutes les gares. Les services de messageries coûteraient peut-être trop cher s'ils devaient être assurés à toutes les gares. Voilà pourquoi il faudrait songer à ce que les camions, et non pas seulement les autobus, puissent utiliser les rails. C'est une suggestion à retenir je pense.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Rock.

Y a-t-il d'autres questions? Non? Ainsi donc se termine l'étude du mémoire du Conseil des cheminots de London et du district. Je remercie les témoins au nom de tous les membres du Comité.

Nous accueillons maintenant les représentants de l'Association des ingénieurs agréés de la province de l'Ontario.

Monsieur W. J. Weir, voulez-vous vous avancer, s'il vous plaît? Vous n'avez pas de mémoire comme tel, je pense? Il s'agit plutôt d'une déclaration d'une page, si j'ai bien compris.

**Mr. W. J. Weir (Association des ingénieurs agréés de la province de l'Ontario, section de Lambton):** Monsieur le président, je représente la section de Lambton de l'Association des ingénieurs agréés de la province de l'Ontario.

Messieurs, la page éditoriale des journaux de Sarnia fait état de la décision des chemins de fer du Canadien National de réduire ou d'interrompre dans un avenir rapproché les services de trains de voyageurs qui desservent Sarnia (Ontario).

Si nous admettons que ce service est important pour nous tous qui vivons à Sarnia, nous croyons que ce sont tous ces contrôles différents auxquels sont assujettis les chemins de fer qui créent des problèmes dans les villes de la même importance et qui se trouvent à peu près toutes dans la même situation. Les chemins de fer doivent faire face à un dilemme: il leur faut réaliser des profits à partir d'un marché tout à fait imprévisible tout en assurant les services essentiels aux régions éloignées du Canada.

On n'en est plus à l'époque héroïque dans le domaine des transports; le Canada a besoin d'un organisme régulateur qui décide au nom de l'intérêt public du moyen de transport qui convient à tel ou tel endroit ou dans telle ou telle circonstance. Une fois la décision prise il faut, par un effort concerté et soutenu, encourager les gens à utiliser ce moyen de transport, et la façon d'y parvenir c'est de prévoir des tarifs et des horaires qui puissent les satisfaire. Il ne s'agit pas d'abolir les autres moyens de transport, mais d'y accorder moins d'importance.

Si par exemple, l'organisme décidait que l'achat de fermes pour la conversion d'une autoroute à quatre voies en une route à douze voies reliant Windsor à Montréal, avec tout ce que cela implique de travaux, de construction de ponts, d'enlèvement de la neige, de sablage, de services de dépanneuses et de police, ce n'est pas la meilleure façon

**[Texte]**

other points. Because of changes in freight distribution patterns, small rural stations along the right-of-way in Lambton are being closed down. These should be reinstated as passenger flag stops at least. Rather than offending the travelling public by simply closing wickets, the railways should try ticket-vending machines. Other innovations might include a loading-unloading car, with many doors and no seats, placed in the middle of a long passenger train to permit shorter stops in stations. Sorting of passengers and ticket taking could be done after the train is in motion. A self-propelled loading-unloading car at the rear of a long passenger train would permit picking up or dropping off a few passengers without stopping the main train.

• 1440

Other methods will no doubt occur to the Committee, but we urge the Committee to retain an improved passenger service to Sarnia. We also feel that rationalization of all transportation in Canada is long overdue.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Weir.

**Mr. Weir:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Thank you. Mr. Weir, I have not heard, but has there been an application made to the Canadian Transport Commission to discontinue the passenger service out of Sarnia?

**Mr. Weir:** I do not know what the official position is, but there have been articles in the newspaper saying this was under way.

**Mr. McKinley:** How many trains are there now going out of and coming to Sarnia in a day?

**Mr. Weir:** I just know from my own experience; the next gentleman appearing from Sarnia has a great deal of detail on schedules. There is certainly the train I took this morning.

**Mr. McKinley:** At what time?

**Mr. Weir:** It was 6.45 a.m. and the train back is around 2000 hours.

**Mr. McKinley:** How many people were on the train that you got on this morning? How many people got on in Sarnia? Roughly.

**Mr. Weir:** Thirty, I would imagine. Twenty-five to thirty.

**Mr. McKinley:** Is that a normal day? This would be a lighter day I suppose than usual, being Monday?

**Mr. Weir:** Yes, I believe it is a lighter day, a Monday, yes.

**[Interprétation]**

d'utiliser les ressources du pays, ni de prévoir les déplacements entre les deux villes, il faudrait prévoir en outre une liaison aérienne, ferroviaire ou maritime améliorée et moins chère.

Nous estimons quant à nous que la meilleure façon d'utiliser les ressources à notre disposition, du point de vue de la sécurité, c'est de donner plus d'expansion aux services de trains de voyageurs qui relient Sarnia et les autres villes. Par suite des nouvelles tendances dans le transport des marchandises, de petites gares rurales le long de la voie à Lambton vont être fermées. Il faudrait prévoir au moins à ces gares des arrêts facultatifs pour les trains de voyageurs. Au lieu de tout simplement fermer les guichets et d'irriter les gens, on aurait pu essayer d'introduire des distributeurs de billets. On aurait pu également songer à placer un wagon d'accès et de sortie, doté d'un grand nombre de portes, mais dépourvu de sièges, au milieu d'un long train de voyageurs, ce qui aurait pu permettre des arrêts moins longs aux gares. La répartition des voyageurs et la vente des billets pourraient se faire une fois le train en marche. Il y a également la possibilité d'un autorail placé à la fin d'un long train de voyageurs, qui pourrait faire monter et faire descendre les voyageurs sans qu'il soit nécessaire de stopper tout le train.

Il y a sûrement d'autres moyens qui s'offrent à nous; nous espérons que le Comité pourra recommander un service passagers amélioré pour Sarnia. Nous estimons qu'on aurait dû songer il y a longtemps à rationaliser tout le réseau de transport au Canada.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Weir.

**M. Weir:** Merci à vous également, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je cède la parole à M. McKinley.

**M. McKinley:** Je ne suis pas au courant, monsieur Weir, mais y a-t-il vraiment eu une demande visant à abolir les services de trains de voyageurs pour Sarnia présentée devant la Commission canadienne des transports?

**M. Weir:** Je ne sais pas si c'est officiel, mais les journaux en parlent.

**M. McKinley:** Combien de trains arrivent à Sarnia et en partent quotidiennement?

**M. Weir:** J'ai une idée du nombre, mais le témoin suivant, qui vient de Sarnia, pourra sûrement vous donner tous les détails sur les horaires. Je sais qu'il y a au moins le train que j'ai pris ce matin.

**M. McKinley:** A quelle heure?

**M. Weir:** A 6 h.45 du matin; le retour doit s'effectuer à 20h.00.

**M. McKinley:** Combien y avait-il de personnes à bord du train ce matin? Combien sont montées à Sarnia? A peu près?

**M. Weir:** Une trentaine, je suppose. De 25 à 30, disons.

**M. McKinley:** C'est le nombre habituel? N'en y aurait-il pas davantage d'ordinaire? C'est aujourd'hui lundi.

**M. Weir:** En effet, je crois qu'il y a moins de voyageurs le jeudi.



[Text]

**Mr. McKinley:** Was the train clean and comfortable?

**Mr. Weir:** Yes.

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McKinley. Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman and Mr. Weir, you have been listening to our discussion today. What do you think of the idea that Mr. Hales, Mr. Rock and I have put forward, particularly on the branch lines where rail service was discontinued a few years ago, of a bus that could be utilized on the rail lines?

**Mr. Weir:** Mr. Chairman, I was impressed by the proposal. There may be more thinking on it where people believe either it has to be all road or all rail, all highway or the other. Perhaps a great deal more flexibility could be shown on the part of the railways in meeting the needs of Canadians for transportation.

**Mr. Howe:** It would have to be a differently engineered bus than those are used on the highways because you cannot use dual wheels on the back. It has to be a little longer to have the baggage compartment either at the front or the back. I figure this would be necessary because if they had the high centre of gravity that the highway buses have they would have difficulty on some of the curves. You are an engineer, do you think that is a correct assumption?

**Mr. Weir:** Mr. Chairman, yes, but sometimes we can lose sight of the fact that many of these wheels have been invented before. There used to be a diesel electric that ran into Guelph that was a combined passenger-package car.

**Mr. Howe:** It smelled so bad nobody wanted to ride in it.

**Mr. Weir:** That is true. They might need a clean up but I believe these things exist. It is just a matter of applying them.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Are there any other questions? Mr. Hales.

**Mr. Hales:** What is the population of Sarnia, Mr. Weir?

**Mr. Weir:** It is about 50,000.

**Mr. Hales:** I did not hear how many trains you had out of there now.

**Mr. Weir:** Mr. Chairman, I had mentioned to this gentleman that the next speaker had a great deal of data on this and I am sure he will be able to enlighten the Committee.

• 1445

**The Vice-Chairman:** Right. Is this all right, Mr. Hales?

**Mr. Hales:** Yes.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Weir, in your second paragraph you say, "that the present patchwork of controls on the national railways". I presume you include all railways in the way the application of abandonments has come about, that you are not dealing strictly with the Canadian National here.

[Interpretation]

**M. McKinley:** Est-ce que le train était propre et confortable?

**M. Weir:** Certainement.

**M. McKinley:** Merci.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur McKinley. C'est à M. Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, monsieur Weir, vous avez entendu les observations qui ont été faites plus tôt, que pensez-vous de l'idée de M. Hales, de M. Rock et de moi-même d'utiliser un autobus sur rail, du moins pour les embranchements, là où les services ferroviaires ont été interrompus il y a quelques années?

**M. Weir:** C'est une suggestion fort intéressante. Il faut cesser de concevoir le transport comme pouvant se faire d'une seule façon: tout sur route, tout sur rail ou autrement. Les chemins de fer pourraient peut-être se montrer plus souples lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins des Canadiens.

**M. Howe:** Il faudrait que ce soient des autobus de conception spéciale puisque les roues doubles ne peuvent pas être utilisées sur les rails. Il faudrait également qu'ils soient plus longs de façon qu'on puisse déposer les bagages soit à l'avant, soit à l'arrière. Des modifications s'imposent de toute façon puisque le centre de gravité assez élevé des autobus actuellement ferait qu'ils auraient beaucoup de mal dans les courbes. Vous êtes ingénieur, quelle est votre opinion à ce sujet?

**M. Weir:** On oublie parfois qu'il y a déjà eu des inventions dans ce domaine. Je me souviens d'une voiture pour passagers qui était mue par un moteur Diesel et qui desservait Guelph à un moment donné.

**M. Howe:** Elle était tellement nauséabonde que personne ne voulait l'emprunter.

**M. Weir:** C'est exact. Il y a des améliorations à apporter, mais la voiture existe. Il s'agit simplement de l'utiliser.

**M. Howe:** Merci.

**Le vice-président:** Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Hales.

**M. Hales:** Quelle est la population de Sarnia, monsieur Weir?

**M. Weir:** Elle est d'environ 50,000 habitants.

**M. Hales:** Et combien de trains desservent la ville avez-vous dit?

**M. Weir:** Dans ma réponse, tout à l'heure, j'ai indiqué que le témoin qui me suivrait aurait tous les détails à ce sujet. Je suis sûr qu'il pourra répondre à toutes les questions du Comité.

**Le vice-président:** Bien, est-ce bien M. Hales?

**M. Hales:** Oui.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président. Monsieur Weir, dans votre deuxième paragraphe vous dites: «Le réseau actuel de contrôle des chemins de fer Nationaux». Je suppose que, dans le cas des demandes d'abandon, vous ne traitez pas uniquement ici du CN.

[Texte]

**Mr. Weir:** No, Mr. Chairman, I was looking at it more from a citizen's viewpoint. You read the paper and every now and again, another application for abandoning a line appears, with no particular pattern.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, your last sentence is:

We also feel that rationalization of all transportation in Canada is long overdue.

Has the Association of Professional Engineers of the Province of Ontario done any research as to how this might come about and how you would integrate and rationalize all transportation systems in Canada?

**Mr. Weir:** Mr. Chairman, they have very recently started moving into these fields of public affairs, so recently that I do not believe they could be well prepared to do this at this time. They have not to date. They are having a pollution conference in a month or so but this deals more specifically with the internal combustion engine and motorways and highways. So the answer is no.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** The other questioner is Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, the third paragraph reads as follows:

The frontier in transportation has vanished and Canada needs a controlling body which will decide which mode of transportation is in the public interest at any given time and place.

Do you not feel that the Canadian Transportation Commission's responsibility is such, or do you think we should have some other body besides them?

**Mr. Weir:** Mr. Chairman, it is our view, at least from appearances in any case, that these bodies move in when a major problem appears and make an attempt to solve it on an *ad hoc* basis. They do not appear to have an over-all plan that might take 10, 15 or 20 years to implement but that they are going ahead with. We feel that if there are such plans, they are extremely well concealed.

**Mr. Hales:** Do you see any reason why the Canadian Transportation Commission could not do the very thing that you are suggesting and plan an over-all transportation system? I am one of those who do not want any more boards. We have too many now as far as I am concerned.

**Mr. Weir:** Mr. Chairman, that could very well be the body but we do not feel it has been doing this to date. We feel that a body should exist that will say, "The passenger begins from this point and he would like to arrive at that point. What should we do to help him get there? Should it be a plane, a train or a bus, or even a small Volkswagen taxi?" This board would act in such a way as to move that person as conveniently as possible where he has to go.

**Mr. Hales:** Were you thinking in terms of provincial boards?

**Mr. Weir:** No, not necessarily. In the end the citizen is really interested in his personal and selfish motive. He is not interested in whether a federal or provincial body does this; he would just like to see it done.

**Mr. Hales:** I am very interested in your suggestion. I would like to pursue it a little further. Who would be on such a board? Would it be national or provincial in scope? Could you give us something more about your idea?

[Interprétation]

**M. Weir:** Non, monsieur le président; je voyais plutôt le problème en citoyen, et de temps en temps dans les journaux on voit qu'il y a abandon d'une ligne.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, votre dernière phrase se lit ainsi:

Nous pensons aussi qu'il y a longtemps que le système de transport au Canada aurait dû être rationalisé.

Est-ce que votre Association des ingénieurs professionnels de la province de l'Ontario a fait des recherches sur la façon dont on pourrait intégrer et rationaliser tous les systèmes de transport au Canada?

**M. Weir:** Oui, récemment l'Association s'est occupée de ce domaine des affaires publiques mais je crois que cette intégration serait prématurée. Dans un mois à peu près, il y aura une conférence sur la pollution qui traitera plus particulièrement des moteurs à combustion interne et des routes.

**M. Skoberg:** Merci.

**Le vice-président:** Monsieur Hales.

**M. Hales:** Monsieur le président, dans le troisième paragraphe, on lit:

Il n'y a plus de frontière dans le domaine des transports et il faudrait qu'il y ait au Canada un organisme de contrôle qui décide quel serait le meilleur moyen de transport pour le public à tel endroit et à telle époque.

Pensez-vous que cet organisme pourrait être la Commission canadienne des transports ou pensez-vous qu'il devrait y avoir un autre organisme?

**M. Weir:** D'après nous, on essaie actuellement de résoudre les problèmes à mesure qu'ils se présentent; il ne semble pas y avoir de plan d'établi à longue échéance.

**M. Hales:** Ne pensez-vous pas que la Commission canadienne des transports pourrait établir un système général de transport tel que vous le préconisez? Quant à moi, j'en ai assez des conseils et des offices; il y en a déjà de trop.

**M. Weir:** Peut-être que la Commission ferait l'affaire mais je ne pense pas qu'elle s'est montrée à la hauteur jusqu'ici. Nous songeons à un organisme qui aiderait le voyageur à partir d'un point pour arriver à tel autre de la façon la plus commode possible, que ce soit par avion, chemin de fer ou autobus ou même un petit taxi Volkswagen?

**M. Hales:** Est-ce que vous songez à un office, à un conseil provincial?

**M. Weir:** Pas nécessairement; au fond, le voyageur s'en moque qu'il s'agisse d'un organisme provincial ou fédéral, son motif de voyage est intéressé. Tout ce qu'il veut, c'est arriver par le meilleur moyen possible.

**M. Hales:** Ce conseil, cet office, pourriez-vous nous dire s'il aurait une envergure nationale ou provinciale, qui le composerait?



[Text]

**Mr. Weir:** Mr. Chairman, if it had not been set up it would take some time to do. I would imagine it would be Canada-wide, it would be federal in basic form, it would certainly need the co-operation and assistance of the provinces. But I would imagine its main objective should be the convenience of travelling public rather than any side issues that might appear.

• 1450

**Mr. Hales:** I would take from what you say that the Canadian Transportation Commission could do the very thing you want it to do, if it were charged with that responsibility. I thought they were charged with that responsibility now, but maybe they are not fulfilling it—I am not too sure. I think we should keep this in mind in making recommendations.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Hales. Are there any other questions.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, in view of the fact that the Minister of Transport has the last say in all these matters, has Mr. Weir ever thought of getting in touch with his member of Parliament to see what he could do for him?

**Mr. Weir:** That is a very good suggestion.

**The Vice-Chairman:** This completes the hearing of the Lambton Chapter of the Association of Professional Engineers and I would like to take this opportunity to thank Mr. Weir for appearing today.

I will call on Mr. Edward P. Banninga, a professional engineer from Sarnia. He has only one copy of his brief and he has already given it to the Clerk. It will ask Mr. Banninga to read his brief.

**Mr. Edward P. Banninga (Professional Engineer, Sarnia, Ontario):** Mr. Chairman and gentlemen, this brief has been prepared out of concern over the possible reduction or abandonment of rail service in southwestern Ontario and to Sarnia in particular.

As a frequent user of trains, I have been following their demise in Canada for some time now and feel it is time the trend was reversed. Although the Committee may be familiar with what follows, allow me to present this discussion under the following headings:

Loss of service to Sarnia. Senior citizens who built this country, teenagers and students attending university would suffer the greatest loss. In addition to this, a considerable number of businessmen use this service. Indeed, some 200 to 300 people use this service daily, and my surveys will back this up.

Alternate forms of transportation are available to Sarnians, these being air and bus service. However, the bus trip from Sarnia to London alone takes approximately two hours, as you can see in appendix 2. This, of course, is because the bus performs an important function of serving many off-rail communities. Bus service should, therefore, not be considered as an alternative to the train but as a supplemental service.

Furthermore, the train has the advantage of better reliability in winter. Again, see appendix 2 which will show you a report of an accident which occurred with 40 students on board.

[Interpretation]

**M. Weir:** Monsieur le président, il faudrait quelque temps pour l'établir s'il n'existe pas et je suppose qu'il aurait une envergure nationale; fondamentalement, il serait fédéral mais aurait besoin de la collaboration et de l'aide des provinces. Mais je croirais que son principal objectif devrait être la commodité des voyageurs plutôt que toute autre question secondaire.

**M. Hales:** D'après ce que vous dites, la Commission canadienne des transports pourrait réaliser ce que vous voulez, si elle en avait la responsabilité. Je croyais qu'elle l'avait maintenant, mais peut-être qu'elle ne s'en occupe pas, je l'ignore. Je crois que nous devrions en tenir compte en faisant nos recommandations.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Hales. Est-ce qu'il y a d'autres questions?

**M. Noble:** Monsieur le président, puisque c'est le ministre des Transports qui a le dernier mot dans ces questions, est-ce que M. Weir a déjà songé à communiquer avec son député pour voir ce qu'il pourrait faire pour lui?

**M. Weir:** C'est une très bonne suggestion.

**Le vice-président:** Cela termine l'audition de la section de Lambton de l'Association des ingénieurs professionnels, et j'aimerais profiter de l'occasion pour remercier M. Weir d'être venu témoigner aujourd'hui.

Je demanderais à M. Edward P. Banninga, ingénieur professionnel de Sarnia, d'approcher. Il n'y a qu'un seul exemplaire de son mémoire, il l'a déjà remis au greffier. Je vais demander à M. Banninga de lire son mémoire.

**M. Edward P. Banninga (ingénieur professionnel, Sarnia, Ontario):** Monsieur le président et messieurs, j'ai préparé ce mémoire à la suite de mon inquiétude quant à la réduction possible ou à l'abandon du service ferroviaire dans le sud-ouest de l'Ontario et plus particulièrement à Sarnia.

En tant qu'utilisateur assez régulier des trains, je suis depuis assez longtemps leur évolution au Canada et je crois qu'il est maintenant temps de renverser le cours de la révolution. Même si les membres du Comité sont déjà au courant de ce que je vais dire, si vous le permettez, je vais vous présenter quand même un exposé.

La première partie s'intitule: Perte de service à Sarnia. Ce sont les citoyens plus âgés qui ont édifié le pays, de même que les adolescents et les étudiants qui fréquentent l'université, qui subiraient la plus grande perte. De plus, un nombre important d'hommes d'affaires utilisent ce service. En effet, de 200 à 300 personnes l'utilisent chaque jour, et je peux prouver ce que j'avance d'après les chiffres que j'ai recueillis.

Les autres modes de transport qui sont à la disposition des habitants de Sarnia sont le service aérien et le service d'autobus. Cependant, un voyage en autobus de Sarnia à London seulement prend environ deux heures, comme vous pouvez le voir à l'appendice 2. Bien sûr, c'est parce que l'autobus remplit une fonction importante qui consiste à desservir plusieurs localités situées loin de la ligne de chemin de fer. Le service d'autobus ne devrait donc pas être considéré comme un remplacement du service ferroviaire, mais plutôt comme un service complémentaire.

En outre, le train possède l'avantage d'offrir plus de sécurité en hiver. Si vous voulez bien regarder encore l'appendice 2, vous verrez le rapport d'un accident qui s'est produit alors qu'il y avait 40 étudiants comme passagers.

## [Texte]

Airline service to Sarnia is good but at \$20 for a one-way trip it serves mainly businessmen, and this article will indicate that 75 per cent of the travel is business.

Level of existing rail service to Sarnia. I feel that the timing of existing trains to and from Sarnia is quite good. In fact, the morning train departure at 6.45 is better than the former 5.10 departure. However, it is my personal experience that many people do not even know of this improvement. I think this train should be promoted more aggressively.

Making of connections with other trains out of Toronto is also quite good. One of the things people complain about most, since dining cars were eliminated on trains to and from Sarnia, is food from snack bars; it leaves something to be desired.

• 1455

Railroads are often accused of their lack of promotion. In the case of the CNR it is difficult to make accusations. Its advertising is sporadic; it will be concentrated for two months but then for the rest of the year one sees nothing. Further weakening its effect is the fact that over a period of two months—and I should update that and say six months—arrival and departure times were not indicated once for Sarnia. Railways must try harder because people only remember the bad things about train travel, such as 5.10 departures and four and a half hour trips to Toronto. However, study of the timetable, Appendix 3, shows how a change of trains in London can reduce the trip to somewhat more than three hours. The CNR should make people more aware of these possibilities.

One often reads that railway passenger business in Canada and North America is dying. The material in Appendix 4 would tend to bear this out. However, we would consider two very important points. Firstly, there were more trains running in the twenties and forties; secondly, the number of revenue miles was not that much greater in those days, thus indicating a large number of short trips between small towns whose stations have long since been abandoned. From this one might conclude that the remaining skeleton system is operating at a reasonable load factor with fewer stops, and thus more efficiently than ever before. How much further can we trim this system before it ceases to be workable?

For the present we recommend that the service not be reduced further because it will adversely affect the whole system. Trains will become so rare that people will not even think of using them any more. In 1966 Mr. Gordon of the CNR said he was going to reduce deficits, not service.

Secondly, improve food service and other amenities. People are first interested in getting there but they also want to feel catered to. The extreme between a dining car and dried out hamburgs and sandwiches is too great. It is an insult. Frozen TV dinners, as obtainable at 50 cents to 75 cents in a grocery store would probably be a more acceptable middle route. These might be sold at \$1 to \$1.50 and waste would not be a problem. They could be eaten at the seat-back trays in the Tempo cars or in a cafeteria-style car.

Advertise perhaps less frequently, but all year round, and indicate departure times. Provide the customer with a

## [Interprétation]

Le service aérien qui dessert Sarnia est bon, mais au coût de \$20 pour l'aller seulement; il ne peut servir principalement qu'aux hommes d'affaires, et l'article que j'ai inclus indique que 75 p. 100 des voyageurs sont des hommes d'affaires.

En ce qui concerne le niveau du service ferroviaire existant à Sarnia, je crois que l'horaire des trains actuellement en direction et en provenance de Sarnia est assez bon. En fait, l'heure de départ du train du matin, qui est de 6 h. 45, est meilleur que l'ancienne heure de départ qui était 5 h. 10. Cependant, d'après mon expérience personnelle, beaucoup de gens ignorent même cette amélioration. Je crois qu'il faudrait faire plus de publicité pour ce train.

En ce qui concerne les correspondances avec d'autres trains quittant Toronto, elles sont également bonnes. L'une

des plaintes les plus fréquentes, depuis que les wagons-restaurant ont été éliminés sur les trains en direction et en provenance de Sarnia, concerne la nourriture vendue aux comptoirs-restaurant. Elle laisse quelque peu à désirer.

Souvent, on accuse les chemins de fer de ne pas faire suffisamment de publicité; dans le cas du CN il est difficile de porter des accusations directes. Quelquefois, pendant deux à six mois, l'heure de départ et d'arrivée n'a pas été indiquée pour les trains à destination de Sarnia. Les chemins de fer devraient s'efforcer d'améliorer ce service car les gens ne se rappellent que les mauvaises expériences. Toutefois, en étudiant l'horaire qui se trouve à l'appendice 3, on voit qu'en changeant de train à London on peut réduire la durée du voyage à un peu plus de trois heures. Le CN devrait insister sur cette possibilité, afin que le public soit au courant.

Souvent, on lit que les chemins de fer au Canada et en Amérique du Nord sont en voie d'extinction, et ce qui est indiqué à l'annexe 4 aurait tendance à le faire croire. Cependant, il faut tenir compte du fait que si les trains étaient plus nombreux dans les années vingt et quarante, la distance parcourue était moindre; par conséquent, on peut en conclure que les chemins de fer qui restent fonctionnent à capacité convenable et avec moins d'arrêts, par conséquent plus efficacement. De combien pouvons-nous réduire ce système avant qu'il ne soit plus exploitable?

En ce moment, nous ne préconisons aucune réduction supplémentaire. Si les trains deviennent trop rares, les gens n'y penseront plus. En 1966, M. Gordon du CN, a dit qu'il allait s'occuper de réduire les déficits, non pas les services.

En deuxième lieu, il faudrait améliorer le service de restauration, notamment. Il y a trop de différence entre les repas servis dans les wagons-restaurants et les hamburgers ou les sandwiches desséchés. Il faudrait peut-être essayer les dîners congelés à \$1.00 ou \$1.50 qui pourraient être servis sur les plateaux pliants se trouvant au dossier des sièges dans les wagons Tempo ou dans les wagons de style cafétéria.

Moins d'annonces, mais durant toute l'année indiquer les heures de départ. Voilà ce que nous conseillons et il faudrait fournir aux voyageurs tous les renseignements nécessaires. Le voyageur ne veut pas seulement aller d'une gare à l'autre.

Dans toutes les gares, il devrait y avoir une carte de la ville et de renseignements sur les itinéraires d'autobus, sur les autobus inter-urbains, par exemple entre Brantford, Galt, Guelph ou de London à St-Thomas.



## [Text]

complete travel package. He wants to get from A to B as economically as possible, not from railway station to railway station.

All stations should have a map of the city and possibly a map or information about city bus routes. Schedules of intercity bus lines should also be available, for example, between Brantford, Galt, Guelph, or London to St. Thomas.

Information on GO train and GO bus service around Toronto. I believe buses and trains should complement each other rather than compete. That way they might get 50 per cent of something instead of 50 per cent of nothing as they do now.

A bus grid in Southwestern Ontario running at right angles to the rail grid could be very effective if timetables were synchronized. Sharing of terminal facilities in cities where it is feasible could also realize some savings.

We also recommend that equipment should be improved in the future and speeds increased. Equipment has not been improved in the past 20 years, except for the Tempos and the Turbos which have not been a complete success. When the Turbo and the new LRC trains become operational, they should be demonstrated around the country to generate publicity and also put into service as soon as possible. The failure of crack trains such as The Canadian and Super Continental cannot be judged on their own merits. The image created by poor quality trains on local runs is going to be reflected on all trains. Railways should innovate and take advantage of their strong points. Here is an example of autotrans between Washington and Florida. You take your car with you. It is \$190 one way for four people, and your car goes with you. Two extra people can be included for \$15 a head, and they are making a bundle. Every car is loaded. They have reservations up until 1974 already. The conclusion is that the train, although having been around for over 100 years, is not an obsolete or redundant method of transportation. The problem becomes one of creating a balanced system where each mode can contribute and where individuals have a choice.

## • 1500

It has been argued that buses running on super highways could do the job equally well. In this writer's opinion this is doubtful. It is an historical fact that in southwestern Ontario especially, and in most of Canada, the rail lines run through the heart of the major cities. The super highways do not. Consider the following example of the day liner travelling from Sarnia to Toronto. There are stops at Wyoming, Watford, Strathroy, London, Woodstock, Brantford, Burlington, and Toronto. Travel time is three hours and 15 minutes. It is doubtful that a bus could do as well, and we are not even talking about high-speed trains.

Finally, in recent years there has been a renewed interest in the possibility of high-speed rail transit as the means of reducing the load on our existing highways. I have three recent engineering magazines, and also *Popular Science*, all dealing with the transportation problem. They all come to the conclusion that rail is the answer. So in recent years rail transit as a means of reducing the load on road and air over distances of up to 400 miles has been considered.

It also appears that ecologists may strongly oppose the building of more highways. If you will look at my Appendix 7, here is an article in a recent *Business Week* maga-

## [Interpretation]

Il devrait y avoir des renseignements sur les trains et les autobus GO autour de Toronto mais je crois qu'il devrait y avoir non pas concurrence mais complémentarité entre les autobus et les trains.

Un réseau d'autobus qui dans le sud-ouest de l'Ontario correspondrait au réseau de chemin de fer, ce serait une solution très efficace si les horaires pouvaient être synchronisés. On pourrait aussi partager les terminus.

Nous recommandons l'amélioration du matériel, et l'accroissement de la vitesse. Depuis vingt ans, en dehors des Tempos et des Turbos qui d'ailleurs n'ont pas été une réussite complète, aucune amélioration n'a été apportée au matériel. Lorsque le Turbo et le nouveau train du LRC seront utilisés, on devrait en faire la démonstration dans tout le pays. L'échec de trains tels que le *Canadian* et le *Super Continental* ne peut être jugé d'après leur valeur; la mauvaise qualité des trains sur les circuits locaux donnera une image défavorable de tout le système de chemin de fer. Les chemins de fer devraient innover et exploiter leurs avantages. Par exemple, dans les trains-voitures qui voyagent entre Washington et la Floride, vous pouvez faire transporter votre voiture. Le tarif est de \$190 pour quatre personnes et une voiture, et de \$15 par personne en plus, à concurrence de deux. Chaque voiture est chargée. La compagnie a déjà des réservations jusqu'en 1974. Cela montre que le train, même s'il sert depuis plus de cent ans, n'est pas un moyen de transport démodé ou inutile. Il s'agit de créer un réseau bien équilibré dans lequel chaque mode de transport apporte sa contribution et qui offre aux clients la possibilité de choisir.

On a donné comme argument que les autobus qui voyagent sur les autoroutes font aussi bien l'affaire. L'auteur croit que cela n'est pas certain. Les lignes de chemin de fer héritées du passé traversent les grandes villes, dans la plus grande partie du Canada et dans le sud de l'Ontario en particulier. Pas les grandes autoroutes. Par exemple, le train de jour qui va de Sarnia à Toronto arrête à Wyoming, Watford, Strathroy, London, Woodstock, Brantford, Burlington et Toronto. Il met trois heures et 15 minutes pour arriver à destination. Il est peu probable qu'un autobus pourrait faire de même, et nous ne parlons même pas des trains express.

On a assisté, ces dernières années, à un regain d'intérêt pour la possibilité d'utiliser les trains à express en vue de décongestionner les autoroutes qui existent déjà. J'ai ici trois revues techniques récentes, et aussi un numéro de *Popular Science*, qui traitent tous du problème du transport. Tous en viennent à la conclusion que le rail est la solution. On a donc, au cours des dernières années, considéré le transport par train comme un des moyens de réduire la circulation sur les autoroutes et dans les airs sur les distances allant jusqu'à 400 milles.

## [Texte]

zine to that effect. Therefore, the survival of rail passenger service should be considered in the light of many factors other than economics alone.

Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Banninga. Mr. Howe.

**Mr. Howe:** We certainly want to congratulate the two engineers who have appeared before us, taking their own time and making such a comprehensive study of this particular problem that we are discussing here today. We do appreciate knowledgeable people like them becoming involved in this manner.

In your studies, Mr. Banninga, have you gone into the situation with regard to European countries in the rail services there, and in Japan, where they depend so much on rail services? Have you made a study of these carriers?

**Mr. Banninga:** To some extent. I have a copy of *Machine Design* here. Excuse me a moment. Here is an article, the Deutsche Bundesbahn, where the passenger is still king. This is June 24, 1971. It is quite a comprehensive article about the rail passenger situation. Granted they are not making any money, but they have a good passenger service.

**Mr. Howe:** This is true. In your studies have you found any country in the world that has their rail passenger service into such a situation that they made a profit out of it?

**Mr. Banninga:** I think India does. I think it is about the only one.

**Mr. Howe:** In the pictures we see of India, the people are riding on top of the trains. So they do utilize every inch of space, as they do in their land holdings.

• 1505

I will say this, Mr. Banninga, that we have been kicking the heck out of the CNR, but I do understand that they are using the TV dinners. In some of their services today, they have cut out the dining cars but they have instituted TV dinners. So I think we should give them that much credit.

Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Banninga:** Mr. Chairman, may I comment on your statement? Yes, I meant to up-date myself a bit there. About two weeks ago, I took advantage of their club car service between Toronto and London, and I found it excellent. I was pleased.

However, I stood beside the information counter in Union Station for a few minutes and people walked up and asked, "When is the train to Sarnia?" The answer was: "At 4:45 p.m." To get on this club car, you have to leave at 5:20 p.m. and make connections in London; but not once was that train ever mentioned.

If I try to buy a ticket in Sarnia for that train, I have to kind of let him say his piece first and then say, "I want the 5:20 p.m. one." Maybe they are afraid that I cannot find my way from one train to the other in London, I do not know; but I have become a little more shrewd than that in this train travel business.

Some of these arguments about timetables and things that were presented are very true; in fact, you will find a copy of the time-table in my appendix No. 3, I believe it is,

## [Interprétation]

Il est aussi possible que les écologistes s'opposent fermement à la construction de nouvelles autoroutes. Vous trouverez dans mon appendice 7 un article paru récemment à ce sujet dans *Business Week*. On devrait donc considérer le maintien des service-passagers à la lumière de nombreux facteurs et non pas seulement du seul aspect économique.

Je vous remercie.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Banninga. Monsieur Howe.

**M. Howe:** Nous remercions les deux ingénieurs qui ont payé de leur personne pour venir nous présenter une étude aussi complète du problème dont nous sommes saisis aujourd'hui. Nous sommes heureux que des personnes aussi bien informées s'intéressent à cette question.

Au cours de votre étude, monsieur Banninga, vous êtes-vous renseigné sur la situation dans les pays européens et au Japon, où les réseaux ferroviaires sont si développés? Avez-vous étudié les trains qu'on utilise là-bas?

**M. Banninga:** Dans une certaine mesure. J'ai avec moi un exemplaire de *Machine Design*. Excusez-moi un instant. Voici un article sur les chemins de fer allemands qui montre que le passager est toujours roi. C'est le numéro du 24 juin 1971. Il s'agit d'un article très complet sur la situation des chemins de fer en ce qui concerne les passagers. Bien sûr, ils ne font pas beaucoup de bénéfices, mais ils offrent un bon service aux passagers.

**M. Howe:** C'est vrai. Connaissez-vous un pays au monde où le service des trains de passagers soit excédentaire?

**M. Banninga:** L'Inde, je crois. Je crois que c'est le seul pays.

**M. Howe:** Sur les photos de l'Inde que nous voyons, il y a des gens qui voyagent sur le toit des wagons. On y utilise donc chaque pouce carré, comme pour les terres, d'ailleurs.

Nous avons durement pris à partie le CN, monsieur Banninga, mais je crois qu'ils servent des repas préculinés. Sur certains de leurs parcours, ils ont retiré les wagons-restaurants, mais ils servent maintenant ces repas tout préparés. Nous devrions au moins leur donner cela.

Merci, monsieur le président.

**M. Banninga:** Monsieur le président, puis-je commenter l'exposé? J'aimerais bien me mettre au courant. Il y a environ deux semaines, j'ai profité de leur service de Wagon-salon entre Toronto et London, et je l'ai trouvé excellent. J'ai été satisfait.

Toutefois, je suis resté quelques minutes à côté de leur kiosque de renseignements dans la gare Union, et des gens sont venus demander «a quelle heure le train pour Sarnia?». On leur a répondu «à 4h 45.» Pour pouvoir profiter du service de wagon-salon, il faut prendre le train de 5h 20 et changer à London; mais jamais on n'a mentionné ce train.

Si je veux acheter un billet pour ce train en direction de Sarnia, je dois en premier le laisser débiter son histoire et ensuite dire, «je veux prendre celui de 5h20.» Ils ont peut-être peur que je me perde au moment de la correspondance à London, je ne sais pas, mais maintenant, je suis un petit peu plus fin quand je voyage par le train.

Certains des arguments présentés au sujet des horaires sont vrais; vous trouverez d'ailleurs un exemplaire de l'ho-



## [Text]

and this problem is very real. If these trains are running an hour out of step so that someone from Windsor cannot get to Guelph, this is silly. There must be a tremendous potential there, and I do not think it would hurt that much if the train from Sarnia left a half-an-hour later and the one from Windsor left a half-an-hour earlier.

Of course, there is freight involved, and I do not know all about running a railroad; so there are just observations. But that club car was excellent.

However, last February, I was coming from Montreal during the airline strike. I could not get into that club car. There was only one car available, so I said, "All right, I will just wait, and when we get to Toronto I will work my way in somehow." The thing emptied right out in Toronto and when I got back on, it was filled right up again. So there is a potential there. The night a few weeks ago when I was on it, I would say it was 85 per cent full and it is good. I cannot knock it.

**Mr. Howe:** You feel that if the railway companies improved their service, their efficiency and their comfort, they could, with regard to passenger service, be brought nearer to a break-even point?

**Mr. Banninga:** I do not know. Everybody talks about it, and it is easy to do this when you are on the outside.

However, I will make one observation. The only way to get from Sarnia to Toronto, for somebody who does not know all the angles of the timetable, is to spend four hours and ten minutes on the train, with no amenities except a bar car where you can meet everybody and his brother. You can meet a drunk—it happened to me a few weeks ago. I was sitting right next to the lounge and my wife and I were constantly pestered by someone. This does not bother me too much because I like trains. I will be honest: I use them frequently and I do not think they are bad at all; but things like this happen.

If somebody takes a plane he does not have to worry about these sort of things because those people are automatically excluded. I feel that if this level of service with a good club car had been instituted out of Sarnia at seven o'clock in the morning, five years ago, we might not have had an airline today. Maybe that is not all bad or all good, I do not know; but I do feel that, by having an airline in Sarnia now, all the political clout for keeping the trains running has gone.

My figures here on useage will indicate. I have taken 73 samples, personally, at the station and I have averaged them out. Maybe my sampling technique was not the best, but I have a lot of high and a lot of low figures and the average comes out to 64 passengers per trip on six trains a day. There are three in and three out, which comes to over 300 people a day or over 100,000 per year. Our airline handles perhaps 100 a day at best, because their load factor is 64 per cent on a 40-passenger plane.

An hon. Member: Nordair?

• 1510

**Mr. Banninga:** No, it is Great Lakes Airlines. Everybody makes a big deal about the airlines, the train gets kind of lip service, but it is the one that is handling all the people. In fact, I am sure the people prefer the train because, if you look at this little clipping I have here about the bus service, that night it had an accident it was carrying about 40 passengers. Now that was a Friday night when the students come home. So the preference must be for trains.

## [Interpretation]

raire à l'appendice 3 je crois, et le problème est réel. Si les trains ont une heure de retard et empêchent une personne de Windsor de se rendre à Guelph, c'est ridicule. Il y a là de nombreuses possibilités, et je ne pense pas que cela causerait beaucoup de tort si le train en provenance de Sarnia partait une demi-heure plus tard, et celui de Windsor, une demie-heure plus tôt.

Bien sûr, il y a aussi des marchandises, et je ne connais rien de la gestion des chemins de fer; ce ne sont donc que des observations. Mais ce wagon-salon était excellent.

Cependant, en février dernier, alors que je revenais de Montréal et qu'il y avait la grève des lignes aériennes, je n'ai pu obtenir de siège dans le wagon-salon. Un seul wagon était disponible. Je me suis alors dit: «Bon, je vais attendre, et en arrivant à Toronto, je vais essayer de me faufiler». Le wagon s'est complètement vidé à Toronto, mais quand je suis remonté, il était à nouveau complet. Il y a là un potentiel. La nuit où j'y étais, le train était rempli à 85 p.c. C'est bon, je ne peux le nier.

**M. Howe:** Vous croyez que si les sociétés de chemins de fer amélioreraient leur service, leur efficacité et leur confort, elles pourraient mieux joindre les deux bouts quant au transport des passagers?

**M. Banninga:** Je l'ignore. Tout le monde en parle, et c'est facile à faire lorsque vous n'en faites pas partie.

Je ferai cependant une observation. La seule façon de se rendre de Sarnia à Toronto, pour quelqu'un qui ne connaît pas à fond l'horaire, c'est de passer quatre heures et dix minutes dans le train sans autres commodités qu'un bar où l'on peut rencontrer tout le monde et son père. Vous pouvez rencontrer un ivrogne, cela m'est arrivé il y a quelques semaines. J'étais assis juste à côté du bar, et ma femme et moi étions constamment ennuyés par quelqu'un. Cela ne me dérange pas tellement parce que j'aime le train. Je voyage souvent par le train et je ne trouve pas cela mal du tout. Mais des choses du genre arrivent.

Quand on prend l'avion, on n'a pas à s'inquiéter parce que les gens comme ça sont automatiquement exclus. Si une telle qualité de service avait été instaurée sur le train qui quitte Sarnia à sept heures le matin, il y cinq ans, nous n'aurions peut-être pas de lignes aériennes maintenant. Ce n'est peut-être pas entièrement bon ou entièrement mauvais, mais je suis persuadé que le fait d'avoir une ligne aérienne à Sarnia nuit plutôt au secteur ferroviaire.

Les chiffres que je possède sur le nombre des passagers le prouvent. J'ai personnellement fait un relevé de 73 voyages à la gare, et j'ai fait une moyenne. Peut-être que ma technique d'échantillonnage n'est pas des meilleures, car j'ai obtenu des chiffres très élevés ou très bas. La moyenne était de 64 passagers par voyage pour une journée où il y avait six départs. Il y a trois arrivées et trois départs, ce qui justifie plus de 300 personnes par jour ou plus de 100,000 par année. Notre société en a tout au plus une centaine par jour, car nos avions de 40 passagers sont remplis à 64%.

Une voix: Nordair?

**M. Banninga:** Non, il s'agit de la *Great Lakes Airlines*. On parle beaucoup des lignes aériennes; le train reçoit des hommages peu sincères, mais c'est lui qui attire tous les voyageurs. En fait, je suis sûr que les gens préfèrent le train, car, si l'on en juge par cette coupure de journaux l'autobus transportait 40 passagers le soir de l'accident. C'était un vendredi soir, le soir où les étudiants rentrent chez eux. On préfère donc le train. J'ai des exemples où le

## [Texte]

I have samples here for Friday nights that go as high as 178 for the train. So there must be a preference. In fact I have one here for Christmas day that has 260 coming into Sarnia, and that is the end of the line. And that train had only five cars on it, so imagine how crowded that train must have been. In connection with any samples I took here, with 120 or 127 and so forth, I asked the conductor how many people he handled—maybe I am not supposed to do that but I did anyway—and there was one here with 178 into Sarnia and that train had 586 people on it. Great Lakes Airlines would give their right arm for that kind of business.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Hales is next.

**Mr. Hales:** Mr. Banninga, I think we must also make the observation that the CNR has tried or are still operating a take-your-car service in parts of Canada.

**Mr. Banninga:** Yes.

**Mr. Hales:** The same as the one being tried in the United States. I think we have to realize that they have a population of 200 million people against our 22 million people, which throws quite a different light on it. It is a very novel idea and it certainly works well in the United States, but I do not think it has clicked here too well. Perhaps CNR can give us some figures on that later.

You have certainly done a lot of research and spent a lot of time on this. I hope your figures and the outcome of your research will get to the ears of the CNR. They may get you to do a little moonlighting for them in their research department.

**Mr. Noble:** We might add a little support to his brief there by noting that the trains do not have the problem of hijackers, and last winter when we were held up in Malton for hours and days, with fogs and with strikes, the train was still running.

**The Chairman:** Which goes to prove we should take the train.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I am wondering whether or not it is not a fact that we talk about subsidization on the one hand, with people criticizing it in so far as rail passenger service is concerned and, on the other, we spend millions and millions of dollars on facilities for airports, millions of dollars on jumbo jets which run less than half the time as far as capacity is concerned and nobody seems to be too excited about it. I notice in the most recent reports where the Canadian Transport Commission had completed a research project on the use of STOL aircraft and then the Department of Transport and the Minister also came up with a report which is in conflict with the Canadian Transport Commission. Do you believe at the present time that people are still dedicated to air service and have not got back to the ground yet to look at our ground transportation systems in a realistic way? The amount of research you have done there and what you have before you indicates that you have looked at other countries and I am wondering whether or not, finally, we have to get back to realizing what we do have to offer in the way of ground transportation.

**Mr. Banninga:** There is a lot of truth in that. I think a lot of people have said that air travel is the future, and they will be able to fly anywhere, southwestern Ontario, pop over to Chatham, Windsor—you name it. In my opinion this is nonsense, and I think we have the proof already. Great Lakes Airlines now stops at London.

## [Interprétation]

train du vendredi soir transportait 178 passagers; il y a sûrement une préférence. En effet, j'ai des chiffres pour le train qui arrive à Sarnia, la dernière gare du circuit, avec 260 passagers à son bord le jour de Noël. Le train n'était composé que de 5 wagons; vous pouvez vous imaginer qu'il était bondé. Pour recueillir ces chiffres, j'ai demandé—je ne suis peut-être pas censé le faire, mais je l'ai fait de toute façon—au conducteur le nombre de passagers. Le train arrivant à Sarnia avec 178 passagers en contenait à un certain moment 586. La *Great Lakes Airlines* serait folle de joie si elle faisait des affaires de cet ordre.

**M. Howe:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** C'est au tour de M. Hales.

**M. Hales:** Monsieur Banninga, il faut aussi faire remarquer que le CN a offert ou offre encore un service train-auto à certains endroits au Canada.

**M. Banninga:** Oui.

**M. Hales:** On essaie le même service aux États-Unis. Il faut bien se mettre dans la tête la différence de population: 200 millions d'habitants contre 22 ici. Cela modifie quelque peu le problème. L'idée est nouvelle et elle marche bien aux États-Unis, mais je ne crois pas que ça fonctionne aussi bien ici. Le CN pourra peut-être nous donner des chiffres à ce sujet plus tard.

Vous avez sûrement passé beaucoup de temps à faire des recherches à ce sujet. J'espère que le CN entendra parler des conclusions auxquelles vous arriverez. On vous demandera peut-être de faire des méfaits nocturnes dans leur service de recherches.

**M. Noble:** Toujours à l'appui de son exposé, nous pouvons dire que les trains n'ont pas le problème des détournements. De plus, l'hiver dernier, lorsque nous avons été retenus à Malton pendant des jours à cause du brouillard et des grèves, le train roulait toujours.

**Le président:** Ce qui prouve que nous devrions prendre le train.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, n'est-il pas vrai que, d'une part, on parle de subventions que les gens critiquent en ce qui a trait au service des voyageurs du rail et que, d'autre part, on dépense des millions pour des aéroports et des super-avions à réaction qui font les trajets en moitié moins de temps, sans que cela dérange personne outre mesure. La Commission canadienne des Transports a terminé une étude sur l'emploi de l'avion ADAC. Le ministre et le ministre des Transports a aussi publié un rapport qui s'oppose à celui de la Commission canadienne des Transports. Croyez-vous qu'on est encore fasciné par l'avion et qu'on n'est pas encore revenu sur terre pour étudier de façon plus réaliste nos moyens de transports terrestres? La quantité de recherches que vous avez faites vous ont amené à regarder ce qui se passe à l'étranger, mais ne faut-il pas voir ce que nous avons à offrir comme transport terrestre?

**M. Banninga:** Vous avez parfaitement raison. On a souvent dit que l'avion était le moyen de transport de demain, qu'il pourrait se rendre partout, dans le sud de l'Ontario, en faisant un petit saut à Chatham en passant par Windsor. Cela est ridicule, à mon avis, et on en a déjà la preuve. La *Great Lakes Airlines* a maintenant une escale à London.



[Text]

## AFTER BREAK

• 1516

It then takes you about one half hour to go downtown, which is two hours, and that will cost you about \$25 to \$30: \$20 for the plane and I think the taxi was \$8. I had to go to the production show at the CNE grounds. I took the plane because I went with one of the other fellows in the company and you know you do not want to look too "antiquish" and so...

• 1516

**Mr. Skoberg:** That is what I mean.

**Mr. Banninga:** All right. The show opened at 10:00 o'clock. This dayliner that we came into London with this morning gets into Toronto at 10:00 o'clock; it would have taken us about 10 minutes to get to the show and we would have been there just in time for the door crowd to have dispersed and had all the time in the world. We came back by train that day because we could not get a 6:00 o'clock flight, and I talked the guy into taking the train, and he actually enjoyed it. He said, you know, if this thing went through to Sarnia I would not even fly anymore. But this is the attitude we are dealing with.

There was an article in *Canadian Business* just recently, and the title of that was, *The Travel Business is Business Travel*, and it mentioned that the CNR is looking into this too with new cars between Toronto and Montreal—I do not know what they are doing, but anyway—these people know where the business is and they cater to it. If you get a brochure from a seminar, it will have an air line schedule on it, it will not have a railway schedule, even if the thing is in the Royal York Hotel downtown. I found many times the train is every bit as convenient but it is like everything else, if you take the car all the time, it does not matter where you go you always take the car. Well, you do not always eat steak, you eat what meets the occasion. Now it is the same in transportation: this morning we came to London by train as a matter of principle because I think it is ridiculous to come to a hearing here...

**Mr. McKinley:** It is the only train to come on.

**Mr. Banninga:** Yes, right, all right. That is why I am glad they changed it from Chatham to London, because I was going to go to Chatham in January. Here is a good one:

One of the great problems of railway operations today is that every level of political administration professes to want passenger trains continued, but each feels that the cost should be borne elsewhere. People too, talk of the importance and delight of trains but when there is a hearing on their future they drive their cars to regional protest meetings and take to the air for inter-city trips. Tears were shed copiously when the last train ran between Montreal and New York last spring, but from 1967 to 1970 the number of people who used it dwindled from 185,000 to 87,000.

I do not believe that is the story in Southwestern Ontario; I am not sure. I think the trains get a lot of bad publicity; whenever there is any criticism it is never constructive it is just negative. Everybody tells about how bad the train is, but they never ride on the thing, so how do they know. I think it is not fair. In fact I rode with a fellow from the States, when I came back from Montreal last winter, and he said, "You know, these trains are pretty good." He says, "I think I will take a trip on it once with

[Interpretation]

## APRÈS LA PAUSE

Il faut alors une demi-heure pour se rendre dans le

centre-ville, ce qui fait deux heures. Cela vous coûtera entre \$25 et \$30: \$20 pour le billet d'avion et \$8 je crois pour le taxi. Je devais aller voir l'exposition de produits sur le terrain du CNE. J'ai pris l'avion parce que j'étais accompagné d'une autre personne de la compagnie et je ne voulais paraître trop «vieux jeu»...

**M. Skoberg:** C'est ce que je veux dire.

**M. Banninga:** Très bien. L'exposition commençait à 10h. L'avion qui nous a amenés à London ce matin arrive à Toronto à 10h. Il nous a fallu 10 minutes pour nous rendre à l'exposition et nous avons pu être là quand la ruée des gens pour l'ouverture des portes s'était calmée, et nous avons eu tout notre temps. Nous sommes revenus par le train parce que nous n'avons pu prendre l'avion de 6h. J'ai discuté avec mon compagnon des voyages par train et il a aimé cela. Il a dit que si le train se rendait jusqu'à Sarnia, il ne prendrait plus l'avion. C'est à ce genre d'attitude que nous avons affaire.

Il y avait un article, récemment, dans la revue *Canadian Business* et dont le titre était *The Travel Business is Business Travel*. On y disait que le CN pense à mettre en service de nouvelles voitures entre Toronto et Montréal. Je ne sais pas ce qu'ils font à ce sujet, mais ce sont là des gens qui savent où se trouve le marché et ils le rejoignent. Si vous obtenez une brochure pour une séance d'études, vous y trouverez un horaire des départs des avions, mais pas d'horaire des chemins de fer, même si elle se tient au Royal York Hotel, au centre-ville. Je me suis rendu compte à plusieurs reprises que le train était aussi pratique; mais comme toute autre chose, si vous le prenez toujours, peu importe où vous allez, vous prenez toujours le train. Vous ne mangez pas toujours du steak, vous mangez ce qu'il y a au menu. C'est la même chose dans le domaine du transport: ce matin, nous sommes arrivés à London par le train pour le principe parce que je crois qu'il est ridicule de venir entendre des témoignages ici...

**M. McKinley:** C'est le seul train qui vienne.

**M. Banninga:** Oui, oui. C'est pourquoi je suis heureux qu'ils aient changé la destination de Chatham pour celle de London, car je devais aller à Chatham en janvier.

Je vais vous en conter une bonne: L'un des principaux problèmes dans l'exploitation des chemins de fer aujourd'hui, c'est que chaque niveau de l'administration politique déclare qu'il faut maintenir le service des trains de voyageurs, mais chacun pense que les frais devraient être supportés par quelqu'un d'autre. Les gens aussi parlent de l'importance et des plaisirs du train; mais lorsqu'il y a des audiences publiques sur l'avenir de ces trains, ils prennent leurs automobiles et se rendent à des réunions régionales de protestations et prennent l'avion pour des voyages entre les villes. On a versé plusieurs larmes lors du dernier voyage du train qui faisait le service entre Montréal et New-York, le printemps dernier; mais entre 1967 et 1970, le nombre de personnes qui utilisaient cette ligne est passé de 185,000 à 87,000.

Je ne crois pas que ce soit la même histoire dans le sud de l'Ontario: j'en suis certain. Je crois que les trains souffrent d'une mauvaise publicité. Lorsqu'il y a des critiques, elles ne sont jamais constructives; elles sont toujours négatives.

## [Texte]

my wife." That was on the Rapido that ran right through to Windsor, which I thought was a great idea. They do not do it anymore; I do not know why they juggled the schedule again. Now you have to make a change, but I took it right through to London.

**Mr. Skoberg:** In your opinion, Mr. Chairman, would the inter-relation on the Board of Directors of Air Canada and Canadian National have an effect on the type of ground transportation that we have seen evidence of in Canada? The President of the Canadian National is also on the Board of Directors on Air Canada and the interrelation there is quite apparent.

• 1521

**Mr. Bannings:** I would not be so much against this inter-relation if it were used properly. Take an example. This railway line out here runs right next to the airport. Is there any way in which to get from Sarnia and get off and catch a plane to London? No way. The same with International Airport in Toronto. The rail line runs within-well, it cannot be more than a mile and a half to two miles because you can see the airport quite well. Why do they not make a station there and close up West Toronto? Nobody stops in West Toronto any more. Well maybe they do; I am not sure. Why does CN not advertise in Sarnia and say: "Going to Europe? Take the train to Brampton and go to the airport." Maybe this is wishful thinking but the whole thing is all out of joint.

**Mr. Skoberg:** For \$130 in 10 nations in Europe for I think one month you can travel first class on any train. This is what you might look at, what we should look at.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I think I should make one correction. I think Mr. Bannings is wrong in saying that a train does not stop at Malton. It is just recently if it does not because I used to stop there and get it back to get to the airport.

**Mr. Bannings:** I could be wrong, but it does not show in the timetable and I did come that way about one month ago. The train out of Toronto does not stop at Malton. I went there one evening on the 6.55 train out of Sarnia and it stopped at Brampton, then West Toronto and downtown Toronto. Maybe the 11.40 one stops in Malton.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I do not see any reason why every train could not stop at Malton. If people are wanting to use that airport, all trains should stop there.

**Mr. Bannings:** I do not think they should.

**Mr. Noble:** That is a good recommendation to make.

**Mr. Bannings:** I do not think they should. I think they should build a new station right within sight of the airport and put it in the jet age and say, "Look, International Airport". I know people who drive down there in the wintertime.

## [Interprétation]

tives. Un grand nombre de personnes disent que les voyages en train sont désagréables; mais en fait ils ne l'ont jamais essayé et par conséquent ils ne le savent pas. Je crois que ce n'est pas juste. J'ai fait un voyage avec un ami des États-Unis et il m'a dit: «On voyage bien dans ces trains.» Il a ajouté: «Je crois que je vais faire un autre voyage avec ma femme». Nous avons pris le Rapido qui va directement à Windsor, ce qui était une bonne idée à mon avis. Mais ils ont changé cela et je ne sais pas pourquoi. Ils ont encore jonglé avec l'horaire. Il faut maintenant changer de train, mais je l'ai pris directement jusqu'à London.

**M. Skoberg:** A votre avis, monsieur le président, est-ce que les relations entre les Conseils d'administration d'Air Canada et du Canadien National peuvent influencer les transports terrestres au Canada comme nous avons pu le voir? Le président du Canadien National fait aussi partie du conseil d'administration d'Air Canada et la relation semble évidente.

**M. Bannings:** Je ne serais pas tellement opposé à ce lien entre les organismes si l'on s'en servait à bon escient. Prenons par exemple le cas de cette ligne de chemin de fer ici qui passe près de l'aéroport. Est-ce qu'il est possible de partir de Sarnia, de descendre du train et de prendre un avion pour London? Non. La même chose existe à l'aéroport international de Toronto. La voie de chemin de fer n'est pas à plus d'un mille et demi ou deux milles, car on peut facilement voir l'aéroport. Pourquoi n'y établit-on pas une gare, pour fermer celle de Toronto-ouest? Personne ne descend plus à Toronto-ouest. Peut-être y en a-t-il, je n'en suis pas certain. Mais pourquoi le CN n'annonce-t-il pas à Sarnia que pour aller en Europe, les gens n'ont qu'à prendre le train à Brampton pour ensuite aller à l'aéroport. Je me fais peut-être des illusions, mais je crois que le tout est mal agencé.

**M. Skoberg:** En Europe, je crois que pour \$130, on peut voyager dans 10 pays différents pendant un mois en première classe dans n'importe quel train. C'est peut-être ce que nous pourrions envisager.

**M. Noble:** Monsieur le président, je crois que je devrais apporter une rectification. Je pense que M. Bannings fait erreur en disant qu'aucun train n'arrête à Malton. Si c'est vrai, ce n'est que depuis peu, car j'avais l'habitude de m'y arrêter et d'y reprendre le train pour aller à l'aéroport.

**M. Bannings:** Je fais peut-être erreur, mais ce n'est pas indiqué dans l'horaire et je suis passé par là il y a à peu près un mois. Le train qui quitte Toronto n'arrête pas à Malton. j'y suis allé un soir par le train qui quitte Sarnia à 6 h. 55, il s'est arrêté à Brampton, ensuite à la gare de Toronto-ouest et enfin à Toronto centre-ville. Peut-être le train de 11 h. 40 s'arrête-t-il à Malton.

**M. Noble:** Monsieur le président, je ne vois pas pourquoi tous les trains n'arrêteraient pas à Malton. Si les voyageurs veulent utiliser cet aéroport, tous les trains devraient s'y arrêter.

**M. Bannings:** Je ne le crois pas.

**M. Noble:** Ce serait une bonne recommandation à faire.

**M. Bannings:** Je ne crois pas qu'il devrait s'y arrêter. Je crois qu'il faudrait construire une nouvelle gare tout près de l'aéroport et la faire ultra moderne, et dire: «Regardez, voici l'aéroport international». Je connais des gens qui y vont par la route en hiver.



[Text]

**An hon. Member:** Pickering or Malton?

**Mr. Banninga:** Maybe they had better not build that one or it will blow my theory.

**Mr. Noble:** It is being recommended for a park now.

**The Vice-Chairman:** Are there any other questions?

**Mr. Banninga:** I would like to make one more comment on the number of passengers handled. Here again everybody thinks airlines are carrying millions of people. I have a little article written by the airlines themselves out of *Newsweek*, and according to that they handle in the U.S.A. 170 million passengers a year. In ratio to population, that is about one passenger per population. If I am not mistaken, the trains in Canada handle 20 million passengers a year, which is also one passenger per population and nobody gets excited about that. However, if the number of people travelling by air increases from the present 3 per cent of the world population to 4 per cent, according to an article I have here out of an engineering newspaper, not one plane is going to get off the ground. That is where we stand right now and we have not even scratched the surface in handling people. Back in the twenties the number of people travelling by train ran into the hundreds of millions in the U.S.A. and it has not even decreased that badly in Canada.

• 1525

**Mr. Howe:** A brief presented to us indicated that 85 per cent of the travelling in Canada is done in the family car. No, this was in the United States. But there was only 15 per cent left to be divided among trains and the air and the buses. Do you feel that it is possible to increase that by giving better service on rail lines particularly?

**Mr. Banninga:** I would say there must be some potential there because we are talking about such a small percentage increase. To change it from 20 million to 40 million means that a Canadian has to make two trips a year by train, which is nothing. If people would say, okay, today we are going to downtown Toronto from Sarnia because we are going to do some shopping, there is not a better way to get there than by train. If you buy some things, you put them in a locker in Union Station. I think the railways have to teach people how to travel by train and not just say, when you step off, good-bye. Give them a complete package.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, there are two more points I would like to mention there. Nobody has mentioned anything about the continued increase in accidents on the highways. If we could adopt a rail service that would take a lot of people off the highways, we would save a lot of lives. Furthermore, I think that it should have been mentioned that using rail transportation across Canada is a sight-seeing trip. If you go on an airplane you do not see anything. You get on the plane at this end and you get off at the other end. So those things should be taken into consideration.

[Interpretation]

**Une voix:** Des gens de Pickering ou de Malton?

**M. Banninga:** Peut-être ne devrait-on pas construire cette gare, car cela détruirait ma théorie.

**M. Noble:** On recommande actuellement d'y installer un parc.

**Le vice-président:** Y a-t-il d'autres questions?

**M. Banninga:** J'aimerais ajouter une observation au sujet du nombre des passagers. Tout le monde pense que les lignes aériennes transportent des millions de personnes. J'ai ici un article écrit par les compagnies aériennes elles-mêmes dans *Newsweek*; d'après cet article, les compagnies aériennes américaines transportent 170 millions de passagers par année. Si l'on fait le rapport avec la population, cela représente environ 1 passager par habitant. Sauf erreur, les trains transportent au Canada 20 millions de passagers par année, ce qui représente également 1 passager par habitant, et personne ne trouve cela formidable. Cependant, si le nombre des personnes utilisant la voie aérienne, ce qui représente pour le moment 3 p. 100 de la population mondiale, passait à 4 p. 100, d'après un article que j'ai ici et qui est extrait d'une revue à l'attention des ingénieurs, aucun avion ne pourrait s'envoler. C'est la situation actuelle, et nous n'avons même pas étudié à fond la question des passagers. Dans les années 20, le nombre des personnes qui voyageaient en train s'élevait à des

centaines de millions aux États-Unis, et il n'a pas tellement diminué au Canada.

**M. Howe:** L'un des mémoires qui nous ont été présentés indiquait que dans 85 p. 100 des cas les gens utilisaient la voiture familiale pour voyager au Canada. Non, je me trompe, il s'agissait des États-Unis. Mais il ne restait que 15 p. 100 à répartir entre les trains, les avions et les autobus. Croyez-vous qu'il est possible d'augmenter ce pourcentage en offrant un meilleur service, particulièrement sur les lignes de chemin de fer?

**M. Banninga:** Je dirais qu'il doit y avoir là certaines possibilités, car nous parlons d'une augmentation de pourcentage peu importante. Si l'on veut faire passer le nombre des voyageurs de 20 millions à 40 millions, cela signifie qu'un Canadien devrait faire chaque année deux voyages en train, ce qui est peu de chose. Si les gens disaient: «Très bien, aujourd'hui nous allons partir de Sarnia pour aller au centre de Toronto car nous avons des emplettes à y faire, et il n'y a pas de meilleur moyen de s'y rendre que par le train». Si quelqu'un fait des achats, il les laisse dans un casier à la Gare de l'Union. Je crois que les chemins de fer doivent montrer aux gens comment voyager en train et non pas seulement leur dire au revoir lorsqu'ils descendent du train. Il faut offrir un service complet.

**M. Noble:** Monsieur le président, il y a deux autres points que j'aimerais mentionner. Personne n'a abordé la question de l'augmentation continue des accidents sur les autoroutes. Si nous pouvions adopter un service ferroviaire qui décongestionnerait les routes, nous sauverions beaucoup de vies. En outre, je crois que l'on aurait dû mentionner que la traversée du Canada en chemin de fer constitue un voyage panoramique. Si l'on voyage par avion, on ne voit rien. On monte à bord d'un avion à un endroit donné et on descend à destination. Je crois qu'il faudrait tenir compte de ces facteurs.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Are there any other questions? This concludes the brief. I would like to take this opportunity to thank Mr. Banninga for a very interesting brief. I think we will certainly look at all his statistics and ideas.

**Mr. Brown:** These are about 600 signatures I obtained in Sarnia. Could I present those to the Committee?

**The Vice-Chairman:** This has approximately 600 signatures to be presented to the Chairman.

**Mr. McKinley:** Mr. Chairman, can I include that in the proceedings?

**The Vice-Chairman:** That is right. We will show it as an exhibit.

Is there anybody else in the room who would like to ask any questions? I see Mr. Brown of the Canadian National Railways.

**Mr. A. Allan Brown (Solicitor, CNR, Toronto):** Mr. Chairman and members of the Committee, may I express my sincere appreciation for the opportunity to address this meeting on behalf of the CNR.

In view of the terms of reference of the Committee and the importance of these hearings, Canadian National Railways considers it important that it has representation at these hearings.

The purpose of this representation is not to make a submission or to reply to any of the evidence submitted today and at the subsequent hearings, but rather to be of some assistance to the Committee. Canadian National Railways also considers it desirable that at some future date, if the Chairman of this Committee would like a submission from the company, it would be very happy, after considering the evidence and the allegations made here, to submit such a brief. In connection with this, I would appreciate it if the Chairman and/or secretary of this Committee would make available to the railway copies of the briefs which have been presented here in order to enable us to submit a brief.

• 1530

In point of fact, since we are here, and I should say that, besides myself, in attendance here today is Mr. John Noyle who is a public relation manager of CN and Mr. Jack Menary, a manager of the passenger sales section, we would like to place on record our appearance at this meeting and that it is our intention to be present at the subsequent hearings.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Brown, and I am quite sure that you will receive, in due course, copies of the evidence that you have heard here today and of the rest of the meetings throughout this week.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, they are public documents, once they are recorded here; so the railroad will get them just as fast as we will.

**Mr. Brown:** May I say, after sitting here, that most of the briefs which have been presented here this morning and this afternoon have been very interesting, and that the Canadian National Railway, as a Crown Corporation, looks forward to hearing submissions of this nature from members of the public so that we can fully assess any complaints and suggestions which they may have. Knowing what is being published is important to us and we are glad that we will have the opportunity of replying to the many briefs which have been presented here.

[Interprétation]

**Le vice-président:** Y a-t-il d'autres questions?

Voilà qui termine le présent mémoire. J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier M. Banninga d'avoir présenté un mémoire si intéressant. Je crois que nous allons certainement examiner toutes les statistiques et les idées qu'il nous a présentées.

**M. Brown:** J'ai recueilli environ 600 signatures à Sarnia. Pourrais-je les présenter au Comité?

**Le vice-président:** Il y a donc environ 600 signatures à présenter au président.

**M. McKinley:** Monsieur le président, puis-je inclure ce document dans le compte rendu?

**Le vice-président:** Très bien. Nous allons l'inclure comme document à l'appui.

Y a-t-il d'autres personnes dans la salle qui aimeraient poser des questions? Je vois M. Brown, des Chemins de fer nationaux du Canada.

**M. A. Allan Brown (chef du contentieux, C.N., Toronto):** Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, j'aimerais exprimer mes sincères remerciements pour l'occasion que vous me donnez de prendre la parole à cette réunion au nom du Canadien National.

Étant donné le mandat reçu par le Comité et l'importance de ces audiences, les Chemins de fer nationaux du Canada considèrent d'une grande importance qu'ils soient représentés à ces séances.

Je ne suis pas ici pour présenter un mémoire ou pour répondre à des témoignages présentés aujourd'hui ou à des séances ultérieures, mais plutôt pour aider le Comité. Si le président du Comité désire que la compagnie présente un mémoire, les Chemins de fer nationaux se feraient un réel plaisir d'en présenter un à une date ultérieure, après avoir étudié les témoignages et les allégations présentés ici. En ce qui concerne cette question, j'aimerais que le président ou le secrétaire nous distribue une copie du mémoire que les compagnies de chemin de fer ont soumis au Comité; cela nous permettrait de rédiger à notre tour un mémoire.

A ce propos, j'ai à mes côtés MM. John Noël, Directeur du service des relations avec l'extérieur, au CN et Jack Menary, Directeur de la division des ventes. Nous aimerions que nos témoignages soient inscrits au compte rendu de cette séance. Nous avons aussi l'intention de revenir témoigner lors des prochaines réunions.

**Le vice-président:** Je vous remercie monsieur Brown, nous ferons en sorte que vous receviez en temps et lieu utiles une copie des témoignages que vous avez entendus aujourd'hui, de même que ceux de la réunion de demain.

**M. Howe:** Monsieur le président, une fois inscrits au compte rendu de la réunion, ces documents sont disponibles pour le public aussi. Par conséquent, les compagnies de chemin de fer les recevront aussitôt que possible.

**M. Brown:** La plupart des mémoires qu'on nous a été présentés, aujourd'hui, m'ont beaucoup intéressés. Le Canadien National, en tant que société de la Couronne, sera toujours disposé à examiner les plaintes et les propositions venant du public. Nous portons beaucoup d'intérêt à ces observations et nous serons heureux de pouvoir répondre à tous les mémoires qu'on nous a soumis.



[Text]

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I have just one comment on that.

**The Vice-Chairman:** Mr. Whicher is first.

**Mr. Howe:** Oh, I beg your pardon.

**The Vice-Chairman:** Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Brown, I am very pleased that you came to the front and said a few words because it gives us an opportunity to ask a couple of questions. We are here, of course, investigating the transportation facilities of this area, and not only the railways but also buses and any other forms of transportation that may or may not be available.

After listening to these briefs—and we are all, pretty well within reason—not professionally schooled but are amateurs—and because we represent people who travel, consequently, we want to hear their complaints and the good points about Air Canada, CPR, CNR, Grey Coach and all of them; but would you deny, Mr. Brown, that you at the CNR are not attempting, with every available means, to get out of the transportation of passengers in Canada?

**Mr. Brown:** I have no information to this effect. I should say, however, that I am a member of the legal department in Toronto and primarily my duties are concerned with litigation, not really with the duties of transportation.

**Mr. Whicher:** It is too bad that when the CNR—and I say this with great respect, because, of course, it is not your fault; you are a legal man and you have your job to do—the great organization that employs about 85,000 people in Canada, sends people to a transportation committee of the House of Commons, such as we, that they did not send someone who knew something about the transportation business and not the legal fraternity. Would you agree with that?

**Mr. Brown:** I would say this, sir, that originally it was intended for the representative of CN to the Canadian Transport Commission to be in attendance here. If my memory serves me right, this meeting was originally scheduled for an earlier date but was postponed to this date, and, coincidentally, that that representative had previous commitments for this week and this is the reason why he is not in attendance. Had it not been for these commitments, he would be very much here in person.

• 1536

**Mr. Whicher:** You know, it is too bad. I appreciate this and I am not being the least bit personal. I know that you have a job and I know that you are attempting to defend it, as I would if I were an employee of the CNR, but do not tell me that the CNR with that many employees does not have more than one transportation expert in this area and if they have not they should have.

Mr. Brown I wish you would take this back and I think the other members of the Committee would agree with me; I wish you would tell your chief that we are not satisfied, that I am not anyway, that the CNR sends somebody here, a legal man like yourself—I have the greatest respect for the law fraternity of Canada, but there is not one lawyer sitting around this table, we are only interested in people, people who want to travel primarily by train—and you are not giving us the answers and the CNR is not giving us the answers.

[Interpretation]

**M. Howe:** Monsieur le président, j'ai une observation à ce sujet.

**Le vice-président:** Monsieur Whicher a la parole avant vous.

**M. Howe:** Excusez-moi.

**Le vice-président:** Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Monsieur Brown, je vous remercie d'être venu témoigner aujourd'hui; vous pourrez sans doute répondre à nos questions.

Comme vous le savez, notre rôle est d'étudier les facilités de transport à savoir les trains, les autobus, et tous les autres moyens de transport dont nous pourrions disposer. Étant donné que nous avons pris connaissance des mémoires et que nous représentons les voyageurs, nous aimerions entendre les appréciations du public sur Air Canada, le CN, le CP, Grey Coach, etc. Pourriez-vous commenter l'information selon laquelle le CN essaierait par tous les moyens possibles d'abandonner les services passagers à l'intérieur du pays?

**M. Brown:** Je ne sais rien à ce sujet. Je dois préciser que je fais partie du contentieux de Toronto et que mon travail consiste essentiellement à régler les questions juridiques, ce qui ne touche pas directement les problèmes du transport.

**M. Whicher:** Soit dit sans vous offenser, puisque vous n'y êtes pour rien, je trouve malheureux que le CN, une compagnie qui a 85,000 personnes à son service, n'ait pu plus tôt déléguer devant un Comité comme le nôtre un spécialiste des questions de transport.

**M. Brown:** Je sais qu'initialement on devait envoyer un représentant du CN à la Commission canadienne des transports. Le renvoi de cette séance à une date ultérieure coïncidait avec des engagements qu'il avait pris antérieurement; sans quoi, il se serait fait un plaisir de venir témoigner.

**M. Whicher:** C'est bien dommage, je comprends ce que vous dites et je ne fais aucune attaque personnelle. Je sais que vous devez défendre votre poste et je ferais de même si j'étais employé du CN. Mais ne me dites pas que le CN n'a pas plusieurs experts dans ce domaine des transports.

Monsieur Brown, j'espère que vous rapporterez chez vous ces nouvelles, que vous direz à votre chef que je suis loin d'être satisfait. Un juriste comme vous avait certainement beaucoup de respect pour les hommes de loi au Canada, mais il n'y a pas d'homme de loi autour de cette table; ce qui nous intéresse, ce sont les gens et les gens qui veulent voyager et le CN ne nous apporte pas de réponse à ces questions.

Donc, vous pouvez dire à votre chef de ma part que l'on esquivé les questions comme on le fait depuis cinq ou dix ans et qu'on supprime des trains ici et là. Aujourd'hui, on nous a présenté des allégations; monsieur Brown vous

## [Texte]

This is what I wish you would tell them on my behalf: they are giving us the runaround as they have in the last five or ten years, cutting off trains here and there. We have had allegations here today, Mr. Brown, and you mentioned yourself that these allegations very interesting, these are not all allegations, Mr. Brown. You tell your boss they are facts.

If your boss, for example, wanted to buy a ticket in the Union Station in Toronto, which he will never have to do because he will have a private car, and he has to stand there in line for an hour at a time and then have to go upstairs and downstairs and you do not even know where the darn train is going out. You look at that big sign board in Union Station and you see about three CPR trains and ten or maybe eight CNR trains a day coming into one of the fastest growing, most modern city in the world, Toronto. I would say the trains have a great deal to answer for, not you, I do not want you to get the wrong idea because you are in a different profession, but that your boss should be damn well ashamed of himself and I wish he were here today so that I could tell him that.

The lack of meals, for example, attempting to cut off a train between Ottawa, our capital city, and Toronto, is absolutely ridiculous. As far as I am concerned, the CNR along with the CPR, you know, and they are free-enterprise outfits and I am a free enterpriser but I am not happy with what the CPR has done as far as running trains in this country of ours. I think we have made a real mess of it. I wish your boss were here and I wish you would phone him and tell him that we would like to have him. We are going to be in Chatham tomorrow, Stratford the next day and Walkerton on Thursday. I would be glad to see him there because we have a few things we would like to tell him.

**The Vice-Chairman:** Mr. Brown.

**Mr. Brown:** Mr. Chairman, I assure you that the Canadian National Railway is interested in providing the best service for the public and because of this and its awareness of these hearings this is the reason we have representatives here. As I say, the submissions which have been given this afternoon and this morning are very interesting and we will be able from reading these submissions to find out what the shortcomings of the company are and the complaints which are uppermost in the minds of the public. We will be able to submit a brief in reply and no doubt improve our service.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, just one last word. To Mr. Brown I say we have been giving you submissions for years and we are sick and tired of having the CNR and the CPR review them. We want some answers; that is what we want and I know you cannot give them to us. You said your man had a previous engagement for today; well tomorrow we are going to be in Chatham. Phone the fellow up and tell him he will be welcome and the next day in Stratford, if he does not want to come there, we have the greatest little county town in Ontario called Walkerton, tell him to come there on Thursday.

**The Vice-Chairman:** Mr. Howe and then Mr. Hales.

**Mr. Howe:** I will agree with all the things that Mr. Whicher has said and I do want to confirm what he said about the complaints. This is not new, Mr. Brown; I have been in the particular part of Ontario that I represent for 19 years almost, and my first speech in the House of Commons was in this connection. That is why I proposed the motion

## [Interprétation]

avez vous-même dit qu'elles étaient intéressantes, eh bien! vous pouvez dire à votre chef qu'il s'agit là de faits.

Et si votre chef voulait acheter un billet à la gare Union de Toronto, ce qu'il ne fera jamais car il a son automobile, et qu'il ait à faire la queue pendant une heure, puis monter et descendre des escaliers sans même savoir où le train va partir et il y a des écriteaux qui indiquent trois trains sinon dix ou huit trains CN par jour pour une des villes les plus modernes et les plus dynamiques du monde, Toronto, eh bien! je dirais que c'est une honte. J'aimerais bien qu'il soit ici pour que je puisse le lui dire.

Supprimer un train d'Ottawa, notre capitale, à Toronto est ridicule; quant à la question des repas, nous sommes très mal servis aussi; pour moi le CN et le CP sont de libres entreprises et je suis un entrepreneur de ce genre, mais en ce qui concerne l'exploitation des trains dans notre pays, je ne suis pas du tout satisfait de ce que fait le CP. J'espère que vous direz ceci à votre chef et je souhaiterais que vous puissiez lui téléphoner maintenant. Demain, nous nous rendons à Chatham, le jour suivant à Stratford et jeudi à Walkerton; j'aimerais le rencontrer là car j'aurais quelques mots à lui dire.

**Le vice-président:** Monsieur Brown.

**M. Brown:** Monsieur le président, je puis vous assurer que le CN désire fournir le meilleur service possible au public et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle il comparaît ici, comme je l'ai dit, les exposés qui nous ont été faits cet après-midi ainsi que ce matin sont des plus intéressants et en lisant ces derniers, nous nous rendons compte quelles sont les lacunes de la société et les plaintes les plus importantes que fait le public à leur sujet. Il n'y a pas de doute que nous pourrions alors soumettre un mémoire afin d'améliorer notre service.

**M. Whicher:** Un dernier mot, monsieur Brown, je vous dirai que nous vous avons fourni des submissions pendant des années et nous en avons assez de voir le CN et le CP les étudier. Ce que nous voulons, ce sont des réponses et je sais que vous ne pouvez nous les donner. Vous avez dit que votre chef a été occupé aujourd'hui, demain, nous serons à Chatham; alors téléphonez-lui pour lui dire que nous aimerions le voir là. S'il ne veut pas venir là, alors qu'il se rende dans cette charmante ville de l'Ontario qui s'appelle Walkerton jeudi prochain.

**Le vice-président:** Monsieur Howe, vous avez la parole, puis ce sera le tour de M. Hales.

**M. Howe:** Je suis d'accord avec ce que M. Whicher a dit et je confirme ces déclarations concernant les plaintes faites. Ceci n'est pas nouveau, monsieur Brown, cela fait 19 ans que j'habite cette région de l'Ontario que je représente et mon premier discours à la Chambre des Communes portait déjà sur ce sujet. C'est pourquoi j'ai proposé cette



[Text]

before the Committee; I felt it was time the public heard some of these things and there was a little bit more reporting and news came out of this particular area with regard to transportation problems. That is why we are here. We have been doing it for years in the House of Commons, in the Committee, with Mr. MacMillan, Mr. Gordon and Mr. Pickersgill. No attention has been paid. So we sincerely hope, as Mr. Whicher has said, that after these meetings there will be some action taken. Not just a brief coming along with a lot of facts and figures out of your computer system telling us why we should not have these improvements made and why it is impossible to be done. Let us have them tell us that they can do it and they are going to do something about it.

• 1541

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe. Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, I was wondering if there is anybody present from the Canadian Transport Commission. If not, did this Committee invite them and inform them of these meetings, and were they invited to be present?

**The Vice-Chairman:** They have a copy of the schedule, so I am informed, and they also indicated that they would have a man here.

**Mr. Hales:** Is there a man here?

**The Vice-Chairman:** Is anybody here from the CTC?

They were aware of it, but they were not officially informed.

**Mr. Hales:** I think I would like to add to what Mr. Whicher said then, that they be communicated with right away and told that we would like somebody from the Canadian Transport Commission join us from here on to listen in and to take part in the discussion.

**Mr. Howe:** I request that we have Mr. Jones who was in charge of the hearings at Owen Sound and Guelph.

**Mr. Hales:** All right. That is the area about which we are concerned.

**The Vice-Chairman:** Mr. Hales, they will be notified immediately.

Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Brown, were you involved in the . . .

**Mr. Hales:** Excuse me, Mr. Skoberg. I will just clear this up. The CTC were notified of these meetings.

**The Vice-Chairman:** Not officially, but they were aware of them.

**Mr. Hales:** They were aware of them.

**The Vice-Chairman:** Yes.

**Mr. Hales:** You would think they would come without having to be invited or told that they should be here. That is the point I want to make.

[Interpretation]

motion au comité car je voulais que le public en sache un peu plus sur les problèmes de transports qui se posent dans cette région particulière. C'est la raison de notre présence. Il y a des années que nous le faisons à la Chambre des Communes et au comité avec MM. MacMillan, Gordon et Pickersgill. On n'y a porté aucune attention. Nous espérons donc sincèrement, comme l'a souligné M. Whicher, que certaines mesures seront prises après le déroulement de ces séances. Il ne faudrait pas que cela se ramène à un simple mémoire rempli de faits et de chiffres fournis par votre ordinateur et qui nous expliquerait pourquoi il ne faut pas entreprendre ces améliorations et pourquoi la chose est impossible. Il serait préférable qu'il nous indique que cela est possible et que l'on fera quelque chose à ce propos.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Howe. Monsieur Hales.

**M. Hales:** Monsieur le président, je me demandais s'il n'y avait pas parmi nous un représentant de la Commission canadienne des transports. Sinon, est-ce que le comité en a invité un ou a-t-il informé la Commission de ces séances?

**Le vice-président:** A ma connaissance, elle possède un exemplaire de l'horaire et elle a fait savoir qu'elle nous enverrait un représentant.

**M. Hales:** Y en a-t-il un ici présent?

**Le vice-président:** Y a-t-il un représentant de la Commission canadienne des transports dans la salle?

Elle était au courant, mais on ne l'a pas informée officiellement.

**M. Hales:** Alors, j'aimerais ajouter quelques mots sur les propos de M. Whicher. Que l'on communique avec elle dès maintenant pour lui dire que nous aimerions qu'un représentant de la Commission canadienne des transports se joigne à nous dorénavant afin d'écouter et de prendre part à la discussion.

**M. Howe:** Je demande que ce soit M. Jones puisqu'il était chargé des témoignages à Owen Sound et Guelph.

**M. Hales:** Très bien. C'est de cette région dont nous traitons.

**Le vice-président:** Monsieur Hales, nous avisons la Commission immédiatement.

Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** M. Brown, avez-vous participé à . . .

**M. Hales:** Pardon, monsieur Skoberg. Je voudrais élucider cette question. La CCT a été avisée de la tenue de ces séances.

**Le vice-président:** Pas officiellement, mais elle était au courant.

**M. Hales:** Vraiment?

**Le vice-président:** Oui.

**M. Hales:** Croyez-vous qu'un représentant viendrait sans devoir être invité et qu'on devrait dire à la Commission d'en envoyer un? Voilà la question que je voulais soulever.

## [Texte]

**The Vice-Chairman:** We will send them an official invitation, Mr. Hales.

Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Brown, I am wondering if you were involved in the hearings that were held where there were seven distinct applications made for abandonment of railway passenger services.

**Mr. Brown:** No, sir.

**Mr. Skoberg:** Would it be fair to say that the reason that the Canadian National made such applications was to obtain the 80 per cent subsidy?

**Mr. Brown:** I am not in a position to say what the reasons were or why the Canadian National Railways made such applications.

**Mr. Skoberg:** Could you possibly say whether the only reason that they made the applications for abandonment of the seven services was because of the \$725,000 deficit? And at the same time, did they consider that the public should be serviced in this area with passenger service, or was it all based on straight balance-sheet economics?

**Mr. Brown:** I am sorry. I am not in a position to give that answer. The representative of the railways at that hearing, Mr. Pie, would be the person who would have the answer.

**Mr. Skoberg:** I notice, Mr. Brown, that you suggested that CNR would be only too pleased to submit a brief after they have had an opportunity of considering the allegations made at these various Committee meetings. Do you think that is a fair method of operation, not putting yourself now in front of us and not being able to answer along the lines that Mr. Whicher had said, and then after you have assessed the briefs and at some future date we will be able to cross-examine or examine someone from the Canadian National?

**Mr. Brown:** It seems reasonable to state that, in view of the fact that the terms of reference of this hearing have to do with the adequacy of the rail passenger service. In most of the cases, the service has been discontinued or curtailed. The railway, having had its request approved by the CTC, would now look forward to hearing what interested members of the public had to say about the current service and, on that basis, it would be in a position to assess what is stated and, if necessary, make some alterations to the satisfaction of the public.

• 1546

**Mr. Skoberg:** I am just reading from the brief presented by the Province of Ontario, Mr. Brown, where it says:

The Committee further provided that this service would be reconsidered after a period of one year from the date of the Order which was September 30, 1970.

I appreciate the position you are in, but do you consider that the Canadian National has an obligation to review the application they made in respect of seven services, six of which were discontinued, without the committee initiating that investigation?

## [Interprétation]

**Le vice-président:** Nous lui enverrons une invitation officielle, monsieur Hales.

Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Je me demandais, monsieur Brown, si vous aviez participé à des témoignages au cours desquels il y a eu sept demandes d'abandon de services ferroviaires pour passagers.

**M. Brown:** Non, monsieur.

**M. Skoberg:** Peut-on affirmer que le Canadien National a fait ce genre de demandes en vue d'obtenir le subside de 80 p. cent?

**M. Brown:** Je ne suis pas en mesure de déterminer les raisons qui ont poussé le Canadien National à faire ce genre de demandes.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous dire que la seule raison pour laquelle le CN a fait sept demandes d'abandon de service avait trait au déficit de \$725,000? Et du même coup, a-t-on tenu compte qu'il fallait desservir le public dans cette région, ou s'est-on tout simplement fondé sur des bilans d'ordre économique?

**M. Brown:** Je suis désolé. Je ne puis répondre à votre question. Le représentant des compagnies de chemin de fer présent à ce témoignage, M. Pie, serait la personne toute désignée pour vous répondre.

**M. Skoberg:** Je remarque, M. Brown, que vous avez laissé entendre que le CN serait trop heureux de présenter un mémoire après avoir eu l'occasion d'étudier les allégations prononcées lors des diverses séances de ce comité. Croyez-vous que ce soit une façon de procéder équitable que de ne pas comparaître devant nous et de ne pas pouvoir répondre directement aux questions de M. Whicher? Puis, à une date ultérieure, nous pourrions interroger et contre-interroger un représentant du Canadien National qui aura pu étudier les mémoires auparavant.

**M. Brown:** Cette déclaration me semble justifiée, puisque les attributions du présent débat concernent l'à-propos du service ferroviaire aux passagers. Dans la plupart des cas, le service a été annulé ou restreint. Après avoir reçu l'approbation de sa demande par la CCT, la compagnie ferroviaire se ferait un plaisir d'entendre les personnes intéressées donner leur opinion du service actuel, et à partir de cela, elles seraient en mesure d'évaluer les déclarations et, si nécessaire, d'apporter certaines modifications pour satisfaire le public.

**M. Skoberg:** Je suis en train de lire une partie du mémoire présenté par la province de l'Ontario, monsieur Brown, où il est dit:

Le Comité a de plus stipulé que ce service serait révisé après une période d'un an à compter de la date du décret, qui était du 30 septembre 1970.

Je comprends la position dans laquelle vous vous trouvez, mais croyez-vous que le Canadien National soit obligé de réviser la demande qu'il a présentée au sujet de sept services, dont six ont été interrompus, sans que le Comité déclenche cette enquête?



[Text]

**Mr. Brown:** Well, I do not think I am in a position to . . .

**Mr. Rock:** I think Mr. Brown indicated that he is here with two other gentlemen and I understand two of them will remain with the Committee as observers.

**Mr. Brown:** I am sorry, all three of us.

**Mr. Rock:** I think this is normal, Mr. Chairman. Usually in such hearings the CNR has two or three observers and they take notes and so on. If any of you want any advice you may ask for it. But as far as their presenting a brief or a rebuttal, I think they usually do that after the hearings are over. This has happened before. I do believe also that the CTC usually has someone around and I am sort of surprised that they do not have any observers here. I believe, Mr. Chairman, that somehow, today or tonight, our Clerk should get hold of the officials of the CTC and ask that they have observers here.

**The Vice-Chairman:** Mr. Rock, the Clerk is writing out the message right now. He will also confirm it by telephone.

**Mr. Rock:** So we will be looking forward to hearing from the CNR. Also, their financial report will be coming in front of us very soon. So we will have two opportunities to—if I may use this word—lambaste the CNR for the problems here. There is also the matter of their refinancing.

**The Vice-Chairman:** This completes the hearings in London, Ontario. This meeting is adjourned until 9.30 tomorrow morning in the William Pitt Hotel in Chatham, Ontario. The Clerk informs me the bus leaves at approximately 4.30 p.m.

The meeting is adjourned.

[Interpretation]

**M. Brown:** Je ne crois pas être en mesure de . . .

**M. Rock:** Je crois que M. Brown a dit qu'il était ici avec deux autres messieurs, et j'ai cru comprendre que deux d'entre eux demeureraient auprès du Comité en tant qu'observateurs.

**M. Brown:** Excusez-moi, mais nous resterons tous les trois.

**M. Rock:** Je crois que c'est normal, monsieur le président. Il est habituel lors de telles séances publiques, que le CN ait deux ou trois observateurs qui prennent des notes. Si l'un d'entre vous veut des conseils, il peut les demander. Mais en ce qui concerne la présentation d'un mémoire ou d'une réfutation, je crois que cela se fait habituellement une fois les séances publiques terminées. C'est ce qui s'est fait auparavant. Je crois également que la Commission canadienne des transports a aussi habituellement ses représentants, et je suis quelque peu surpris qu'elle n'ait pas envoyé d'observateur ici. Je crois, monsieur le président, que le greffier devrait communiquer avec les représentants de la Commission canadienne des transports le plus tôt possible et leur demander d'envoyer des observateurs.

**Le vice-président:** Monsieur Rock, le greffier est pour le moment en train d'écrire le message. Il le confirmera également par téléphone.

**M. Rock:** Nous comptons donc entendre plus tard les représentants du CN. Nous allons également étudier très bientôt leur rapport financier. Nous aurons donc deux occasions pour, si vous me permettez le mot, fustiger le CN au sujet des problèmes qui existent ici. Il y a également la question de leur refinancement.

**Le vice-président:** Nous terminons ainsi les séances publiques à London (Ontario). La séance est ajournée à 09h30 demain matin, à l'hôtel William Pitt, à Chatham (Ontario). Le greffier m'informe que l'autobus partira vers 16h30.

La séance est levée.

## APPENDIX «TC-6»

TILLSONBURG DISTRICT MEMORIAL HOSPITAL  
Tillsonburg, Ontario

January 12, 1972.

House of Commons  
Committee on Transportation.

Mr. Chairman:

You will doubtless receive (or will have received) briefs relative to the extremely poor passenger service into and out of Tillsonburg, Ontario.

At the present time there is a bus service which is completely inadequate as its route is confined to Highway #3. It is impossible to travel from Tillsonburg to Toronto (eastbound) and make the round trip in one day. In terms of making a round trip to Windsor (westbound) the same applies. The cities of London, Sarnia to the north west and Hamilton to the east can be reached by travelling to Ingersoll, located 16 miles north on Highway #19, and again a one day round trip is impossible.

The Canadian National Railways operate 3 trains each way each day on the main line which runs through Ingersoll and Woodstock. These trains make 2 stops for east bound and 2 stops for west bound passengers at Ingersoll as compared to the 3 in each direction at Woodstock. The distance one way, from Tillsonburg to Woodstock is 22½—Tillsonburg to Ingersoll is 16 miles. It is obvious that anyone going to Ingersoll or Woodstock to make use of existing train service must travel at least double the mileage shown. If they are taken to either station, then the mileage is doubled again.

It has been suggested that a feeder-bus service operate from Port Burwell, the southern extremity of Highway #19 to Ingersoll and/or Woodstock, meeting all passenger trains and returning to Port Burwell.

This hospital has been plagued for many years with the inadequacy of passenger transportation into and out of Tillsonburg.

Some of the results of these inadequacies range from the near comic to the tragic. To obtain blood from the Blood Transfusion Service, requires that the blood take a most circuitous route by bus from London. When there is no immediate rush or necessity, we can afford to wait the three hours or more.

Should an emergency arise, it becomes necessary to organize a relay race with the Provincial Police acting as the runners. True, in this fashion we can get blood in about forty minutes (London is 38 miles distant.) This requires police personnel to be absent from their police duties, ties up their vehicles and subjects their personnel and vehicles to additional risk.

We suffer from a chronic complaint in regard to retaining professional nursing personnel on our staff. Simply because there is no way a nurse can get to Toronto without an exorbitant cost (\$16.00 plus rail fare) if she wishes to get there and back in one day. As mentioned earlier, she cannot make the trip in one day by bus and have more than thirty minutes in Toronto. Consequently, many of our Nurses leave at the end of six months. One and all say they like the hospital, the surroundings but they are going to

## APPENDICE «TC-6»

TILLSONBURG DISTRICT MEMORIAL HOSPITAL  
Tillsonburg, Ontario

Le 12 janvier 1972.

Chambre des communes  
Comité des transports.

Monsieur le président,

Vous recevrez sans doute (ou vous avez déjà reçu) des mémoires relativement au service extrêmement médiocre de transport des voyageurs pour aller à Tillsonburg, Ontario, ou en sortir.

A l'heure actuelle, il y a un service d'autobus qui est complètement insatisfaisant car son trajet se limite à la route n° 3. Il est impossible de voyager de Tillsonburg à Toronto (vers l'est) et d'en revenir le même jour. C'est le cas aussi pour le voyage aller et retour à Windsor (vers l'ouest). On peut atteindre les villes de London, Sarnia au nord-ouest et Hamilton à l'est en se rendant à Ingersoll, municipalité située à 16 milles au nord sur la route 19; encore là, il est impossible de faire le voyage aller et retour en un seul jour.

Les Chemins de fer nationaux du Canada exploitent trois trains dans chaque sens chaque jour sur la voie principale qui passe par Ingersoll et Woodstock. Ces trains font deux arrêts à Ingersoll pour les voyageurs qui vont vers l'est et deux arrêts pour ceux qui vont vers l'ouest, alors qu'ils en font trois dans chaque sens à Woodstock. La distance entre Tillsonburg et Woodstock est de 22 milles et demi et celle entre Tillsonburg à Ingersoll de 16 milles. Il est évident que ceux qui vont à Ingersoll ou à Woodstock en utilisant le service actuel de trains doivent parcourir au moins le double de la distance ci-dessus. S'ils se font conduire à l'une ou l'autre de ces gares, alors la distance est encore doublée.

On a suggéré qu'un service d'autobus d'appoint fonctionne à partir de Burwell, à l'extrémité sud de la route 19, jusqu'à Ingersoll et/ou Woodstock; l'autobus assumerait la correspondance avec tous les trains de voyageurs et retournerait à Port Burwell.

Notre hôpital souffre depuis de nombreuses années de l'insuffisance du service-voyageurs pour se rendre à Tillsonburg ou en partir.

Les effets de ces insuffisances vont du quasi-comique au tragique. Pour obtenir du sang du service de transfusion sanguine, il faut que ce sang parcourt un chemin des plus sinueux en autobus à partir de London. Quand il n'y a pas d'urgence ou de nécessité immédiate, nous pouvons nous permettre d'attendre les trois heures qu'il faut ou davantage.

Si une urgence se produit, il devient nécessaire d'organiser une course à relais où la police provinciale joue le rôle de coureur. Il est vrai que de cette manière nous pouvons obtenir du sang en 40 minutes environ (London est à 38 milles de distance). Cela oblige des policiers à abandonner leur tâche, mobiliser leurs véhicules et soumet le personnel et les véhicules de la police à des risques supplémentaires.

Nous subissons constamment des plaintes pour ce qui est de garder chez nous le personnel infirmier professionnel, simplement parce qu'il n'y a pas moyen pour une infirmière d'aller à Toronto sans payer un prix exorbitant (\$16.00 plus le billet du train) si elle veut faire le voyage aller et retour en un seul jour. Comme nous l'avons dit déjà, elle ne peut pas faire le voyage en un jour par autobus et passer plus de trente minutes à Toronto. En conséquence, nombre de nos infirmières nous quittent



places where they are not cut-off by lack of transportation. The constant going and coming of nursing staff has two effects upon this hospital. Firstly, the standard of care is affected; secondly, a cost factor must be met for each time an employee joins the staff and each time an employee terminates employment. (Public Hospitals Act (Ontario) requires X-rays, laboratory tests etc. for nursing personnel on commencing employment and at termination. Other costs are not as direct as they are taken up in additional clerical work, termination interviews etc.)

How to solve these extremely vexing problems is a question that properly lies with this Committee. We can make a suggestion that a feeder-bus service to connect with all trains be instituted and that, along with this, the number of railroad trains (both east and west bound) be increased by one additional morning train and one additional evening train. The "Dayliner" type would give excellent service at a fairly economic cost.

Highway traffic would be reduced and the resultant risk of accidents which in themselves impose economic losses in the many thousands of dollars presently met by the public purse in one form or another and many thousands of dollars of personal loss suffered by the casualties concerned.

This hospital has a minimum of personnel travelling on business, but, even so, during 1970 and again in 1971, over 120 individual trips were made between Tillsonburg and Toronto. Additionally some 15 to 18 individual trips were made between Tillsonburg and Chatham.

Of all these trips, less than 12 were made by train; none were made by bus. When private automobiles were used, four or five persons would travel together.

These groups were made up of key personnel. For example, it is common for the Administrator, the Assistant Administrator, the Director of Nurses, the Office Manager to travel together in one car. The effect upon this hospital, should that vehicle become involved in an accident, is well nigh impossible to estimate.

This Committee can well visualize the chaos that would result in any hospital if the top executives were suddenly removed. The same thing applies to our department heads and other senior personnel. To lose the services of four or five of these people at one time would be as drastic as wiping out the chief executives.

In the hope that this Committee can, through their deliberations and recommendations, effect a betterment in the present sorry situation, this brief is respectfully submitted. We are indeed most appreciative of having this opportunity to express the facts as they affect us.

G. W. Stevens,  
ADMINISTRATOR.

après six mois. Toutes sans exception disent qu'elles aiment l'hôpital, l'environnement, mais qu'elles s'en vont dans des endroits où elles ne seront pas coupées du reste du monde faute de moyens de transport. Le va-et-vient constant du personnel infirmier a deux effets sur notre hôpital. D'abord, cela nuit à la qualité des soins; deuxièmement, il faut déboursier de l'argent chaque fois qu'un employé est admis au sein du personnel et chaque fois qu'il part. La loi des hôpitaux publics (Ontario) exige que le personnel infirmier subisse des examens aux rayons X, des tests de laboratoire, etc, en début et en fin d'emploi. D'autres frais sont moins directs, comme travaux de bureau supplémentaires, entrevues de départ, etc.

La façon de résoudre ces problèmes extrêmement ennuyeux est une question qui relève bien de votre Comité. Nous pouvons suggérer que l'on instaure un service d'autobus d'appoint permettant de correspondre avec tous les trains, et qu'en outre, le nombre des trains (tant vers l'est que vers l'ouest), soit augmenté par l'addition d'un train du matin et d'un train du soir. Le train du type «autorail» donnerait un excellent service pour un coût assez modique.

La circulation routière sera réduite ainsi que les risques d'accidents qui en résultent, accidents qui par eux-mêmes imposent des pertes économiques de milliers de dollars que doit absorber actuellement le trésor public d'une façon ou d'une autre, sans parler des milliers de dollars de pertes qu'entraînent pour les particuliers les morts et blessures.

Notre hôpital a un minimum d'employés qui voyagent pour affaires, mais malgré cela, durant l'année 1970 et de nouveau en 1971, plus de 120 trajets individuels ont été faits entre Tillsonburg et Toronto et 15 à 18 entre Tillsonburg et Chatham.

De tous ces déplacements, moins de 12 ont été faits en train; aucun n'a été fait en autobus. Quand on a utilisé des voitures particulières, quatre ou cinq personnes ont voyagé ensemble.

Ces groupes se composaient de membres très importants du personnel. Ainsi, il n'est pas rare que l'administrateur, l'administrateur adjoint, le directeur des infirmières, le directeur du bureau voyagent ensemble dans une seule voiture. Si ce véhicule avait un accident, les conséquences pour l'hôpital en sont impossibles à évaluer.

Le Comité peut bien concevoir dans quel chaos se trouverait un hôpital qui perdrait subitement ses principaux dirigeants. Cela vaut aussi pour nos chefs de département et les autres membres importants de notre personnel. Perdre les services de quatre ou cinq d'entre eux à la fois serait aussi désastreux que de rayer de nos cadres les principaux dirigeants.

Nous soumettons respectueusement ce mémoire en espérant que le Comité pourra, par ses délibérations et ses recommandations, améliorer la situation regrettable que nous connaissons. Nous sommes très heureux d'avoir ainsi l'occasion de décrire les faits tels qu'ils nous atteignent.

G. W. Stevens,  
ADMINISTRATEUR.



















CANADA

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Tuesday, May 30, 1972

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CA1 XC 27

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 11

Le mardi 30 mai 1972

Président: M. H.-Pit Lessard

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

# Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transports et des communications

RESPECTING:

Passenger Service  
South Western Ontario

CONCERNANT:

Service voyageur dans  
le sud-ouest de l'Ontario

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session  
Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la  
vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand  
Buchanan  
Danforth  
Duquet  
Forget

Hales  
Howe  
Loiselle  
Matte  
McKinley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

McNulty  
Noble  
Roberts  
Rock

Saltsman  
Skoberg  
Whelan  
Whicher—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, May 30, 1972.  
(19)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in CHATHAM, at 9.35 a.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*), presiding.

*Members present:* Messrs. Danforth, Howe, McNulty, Noble, Rock, Saltsman, Skoberg, Turner (*London East*), Whelan, Whicher—(10).

*Also present:* Mr. McCutcheon, Member of Parliament.

*Witnesses: From the City of Chatham:* Mr. Cecil Pare, General Manager, Chatham Chamber of Commerce; Mr. D. G. Allin, Mayor, Chatham. *From the City of Sarnia:* Mr. David Bell, Chairman of the Sarnia and District Chamber of Commerce Transport Committee; Mr. Paul D. Blundy, Mayor, City of Sarnia. *From the Department of Transportation and Communications of the Province of Ontario:* Mr. Murray Lister, Policy Development Division.

The Committee had for consideration the adequacy of the passenger service in South Western Ontario.

The witnesses presented their views to the Committee and were questioned by the members thereon.

*Ordered*,—that the brief including addendum of the Chatham Industrial Commission—Chamber of Commerce and Industrial Committee, presented by Mr. Pare, be printed as an appendix (see appendix TC-7).

*Ordered*,—that the signed petitions (3459 signatures) concerning railway passenger service to Sarnia presented by Mr. Bell be filed with the Clerk as an exhibit (exhibit TC-2). (See appendix TC-8 for example of petition)

*Ordered*,—that the brief presented by Mr. Blundy be printed as an appendix (see appendix TC-9).

At 12.10 p.m., the Committee adjourned until 2.00 p.m. this day.

## AFTERNOON SITTING (20)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in CHATHAM, at 2.05 p.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*), presiding.

*Members present:* Messrs. Danforth, Howe, McNulty, Noble, Rock, Saltsman, Skoberg, Turner (*London East*), Whelan, Whicher—(10).

*Also present:* Mr. McCutcheon, Member of Parliament.

*Witnesses: From the Sarnia Railway Workers Council:* Mr. T. C. Smith, Secretary-Treasurer; Mr. E. Harrison, Local Chairman for Fireman; Mr. R. E. Treitz, Local Chairman for Yardmen. *From the Wallaceburg River Erosion Action Committee:* Mr. S. M. Duffus, Chairman; Mr. Gordon Isaacs, Works Department, Walpole Island; Mr. Art Aarssen, Commissioner, Sutherland Drainage Scheme; Mr. Art Weber, Detroit, U.S.A. *From the Greater Windsor Industrial Commission:* Mr. J. R. Moore, Secretary; Reeve William Bartja, Pelee Island. *From the United Transportation Union, Windsor:* Mr. Ken Hillgartner.

## PROCÈS-VERBAL

Le mardi 30 mai 1972.  
(19)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à Chatham à 9 h 35. Le vice-président, M. Turner (*London-Est*), occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Danforth, Howe, McNulty, Noble, Rock, Saltsman, Skoberg, Turner (*London-Est*), Whelan, Whicher—(10).

*Autre député présent:* M. McCutcheon.

*Témoins: De la cité de Chatham:* M. Cecil Pare, directeur général, Chambre de commerce de Chatham; M. D. G. Allin, maire de Chatham. *De la cité de Sarnia:* M. David Bell, président du Comité des transports de la Chambre de commerce de Sarnia et du district; M. Paul D. Blundy, maire de la cité de Sarnia. *Du ministère des Transports et des Communications de la province de l'Ontario:* M. Murray Lister, Division du développement des programmes.

La question à l'étude est le service des voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario.

Les témoins font connaître leurs opinions au Comité et les membres du Comité leur posent des questions.

*Il est décidé*—que le mémoire, y compris l'addendum de la Commission industrielle de Chatham, présenté par M. Pare, de la Chambre de commerce et du Comité industriel, soient annexés aux délibérations (Voir Appendice «TC-7»).

*Il est décidé*—que les pétitions signées (3,459 signatures) relativement au service des voyageurs de chemins de fer à Sarnia, présentées par M. Bell, soient déposées auprès du greffier (pièce «TC-2»). (Voir Appendice «TC-8» en guise d'exemple de pétition.)

*Il est décidé*—que le mémoire présenté par M. Blundy soit versé en annexe (Voir Appendice TC-9).

A 12 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 2h de l'après-midi.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (20)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à Chatham, à 14 h 05. Le vice-président, M. Turner (*London-Est*), occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Danforth, Howe, McNulty, Noble, Rock, Saltsman, Skoberg, Turner (*London-Est*), Whelan, Whicher—(10).

*Autre député présent:* M. McCutcheon.

*Témoins: Du Conseil des employés du chemin de fer de Sarnia:* M. T. C. Smith, secrétaire-trésorier; M. E. Harrison, président local du secteur des chauffeurs; M. R. E. Treitz, président local des hommes de cour. *Du Wallaceburg River Erosion Action Committee:* M. S. M. Duffus, président; M. Gordon Isaacs, Division des travaux, Walpole Island; M. Art Aarssen, commissaire, *Sutherland Drainage Scheme*; M. Art Weber, Detroit, É.-U. *De la Commission métropolitaine industrielle de Windsor:* M. J. R. Moore, secrétaire; M. William Bartja, bailli de Pelee Island. *Du Syndicat des transports unis, Windsor:* M. Ken Hillgartner.



The Committee resumed consideration of the adequacy of passenger service in South Western Ontario.

The witnesses presented their views to the Committee and were questioned by the members thereon.

At 6.10 p.m., the Committee adjourned until 9.30 a.m. on Wednesday, May 31, 1972, in Stratford, Ontario.

Le Comité reprend l'étude du service des voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario.

Les témoins font connaître leurs opinions devant les membres du Comité et ces derniers leur posent des questions.

A 18 h 10, le Comité ajourne ses travaux jusqu'à 9 h 30 le mercredi 31 mai 1972 à Stratford, Ontario.

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by *Electronics Apparatus*)

Tuesday, May 30, 1972.

• 0935

[Texte]

**The Vice-Chairman:** I call the meeting to order. Ladies and gentlemen, welcome to the hearings of the Standing Committee on Transport and Communications. The members of this Committee have been authorized by an order passed in the House of Commons to visit the cities of London, Chatham, Stratford and Walkerton in Ontario to hold hearings and take evidence on the adequacy of passenger service in southwestern Ontario.

We will follow our usual procedure of asking the witnesses to make a short opening statement followed by questioning by the various members of this Committee.

The first brief will be presented by Mr. Cecil Pare and it is from the Chatham Industrial Commission, the Chatham Chamber of Commerce and the Industrial Committee of the City of Chatham. Mr. Cecil Pare.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, on a point of order before we start. Has there been any word from the Governor of Ontario on whether or not they plan on having somebody here or somewhere else to answer questions on the brief that was presented yesterday in London?

**The Vice-Chairman:** Is anybody here representing the Province of Ontario? Mr. Skoberg, it was my understanding there would definitely be somebody here and also at Stratford and Walkerton.

**Mr. Saltsman:** It was a hit and run brief.

**Mr. Rock:** They were saying yesterday that there was going to be somebody here as observers all the way through. They are maybe not here right now but they will be.

**The Vice-Chairman:** Maybe they are coming by CN.

**Mr. Rock:** There were two people that came in after . . .

**The Vice-Chairman:** Will you address the Chair, Mr. Rock?

**Mr. Rock:** Yes, Mr. Chairman.

There were two people from the government of the Province of Ontario as observers yesterday, after the lawyer left. They stated to me that they were going to be with this Committee until it ends. Therefore, if they are not here, it means perhaps that they are just a little late.

**The Vice-Chairman:** We will carry on with the brief of the Chatham Industrial Commission by Mr. Cecil Pare. Mr. Pare.

**Mr. Cecil Pare (Industrial Commission and Manager of the Chamber of Commerce, Chatham, Ontario):** Good morning, gentlemen. It has long been felt that there was a need for improved airport facilities in the city of Chatham. When we were advised of the sittings of this Committee, we felt it was an opportunity to state our case and, as a result, the brief, which I believe you have, was jointly prepared by the City of Chatham, the Chatham Industrial Commission and the Chatham Chamber of Commerce.

In the interest of time, I would just like to give some of the highlights of this brief rather than go through the

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 30 mai 1972.

[Interprétation]

**Le vice-président:** Je déclare la séance ouverte. Mesdames et messieurs, je vous souhaite la bienvenue à la séance du Comité permanent des transports et des communications. La Chambre des communes a autorisé les membres de ce Comité à visiter les villes de London, Chatham, Stratford et de Walkerton en Ontario, à tenir des séances et à entendre les témoignages sur la condition des transports en commun au sud-ouest de l'Ontario.

Nous allons procéder comme d'habitude et demander aux témoins de faire une brève déclaration d'ouverture qui sera suivie par une période de questions de la part des membres de ce Comité.

M. Cecil Pare nous fera le premier exposé au nom de la Commission industrielle de Chatham, de la Chambre de commerce de Chatham et du Comité industriel de la ville de Chatham. Monsieur Cecil Pare.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement avant que nous ne commençons. Le Gouverneur de l'Ontario a-t-il fait savoir s'il y aurait un représentant ici ou ailleurs qui puisse répondre aux questions sur l'exposé présenté hier à London?

**Le vice-président:** Y a-t-il ici un représentant de la province d'Ontario? Monsieur Skoberg, j'avais moi aussi l'impression qu'il y aurait un représentant avec nous ainsi qu'à Stratford et à Walkerton.

**M. Saltsman:** On ne pourra pas leur reprocher de s'être éternisés sur la question, en tout cas.

**M. Rock:** On a dit hier qu'il y aurait quelqu'un jusqu'à la fin. Peut-être viendront-ils plus tard.

**Le vice-président:** Peut-être qu'ils viendront par le CN.

**M. Rock:** Il y a deux personnes qui sont entrées après . . .

**Le vice-président:** Voulez-vous adresser la parole à la présidence, monsieur Rock?

**M. Rock:** Oui, monsieur le président.

Hier, quand l'avocat est parti, deux représentants du gouvernement de l'Ontario sont entrés. Ils m'ont dit qu'ils suivraient ce Comité jusqu'à ce qu'il se termine. Donc, leur absence ne dépend peut-être que d'un retard.

**Le vice-président:** Nous allons maintenant entendre l'exposé de la Commission industrielle de Chatham, par M. Cecil Pare. Monsieur Pare.

**M. Cecil Pare (Commission industrielle, et directeur de la Chambre de commerce de Chatham, Ontario):** Bonjours messieurs. Depuis longtemps, on sent qu'il est nécessaire d'améliorer le service d'aéroport dans la ville de Chatham. Lorsqu'on nous a avisés des séances de ce Comité, cela nous a semblé être l'occasion idéale de vous exposer notre cas dans ce mémoire rédigé par la ville de Chatham, la Commission industrielle de Chatham et par la Chambre de commerce de Chatham.

Afin de gagner du temps, je vous présenterai quelques-uns des points importants de cet exposé plutôt que de vous



## [Text]

whole thing and then follow it up with a short addendum that was prepared to bring it up to date because the original brief was prepared last January.

By way of introduction, Chatham is the county seat for Kent County which has a population of 104,600. The city has approximately one hundred manufacturing companies covering a wide range of activities from food processing to automotive parts manufacturing and truck assembly. Many of these plants are branches of national and international corporations.

Kent County is rated as one of the most productive agricultural areas in North America with annual farm income ranging between \$80 million and \$90 million. Agricultural production from Kent County surpasses the combined output of the four Atlantic provinces.

Our prosperity and growth potential is related very closely to the availability of fast, convenient transportation for freight and passengers in and out of the area. With cutbacks in rail passenger service, more and more of our people have had to turn to the automobile which is tedious and time consuming, making it necessary for us to oppose any further cutbacks in rail service and emphasize the need for improved airport facilities.

We then go into a history of the Chatham airport which I do not think we need dwell on at this point.

However, the present Chatham airport was purchased by the city in December, 1945 and comprises some 315 acres.

On February 24, 1947, a temporary certificate of licence was issued by the Department of Transport with the provision that the licence would become public as soon as sod developed on the graded strips.

Despite the improved drainage the field was closed at irregular intervals because of soft ground and frost heaving. The seasonal unreliability has prevented Chatham from serving the growing Canadian and American business aviation fleet so long as it lacks hard-surfaced runways and the navigational aids to bring it up to I.F.R. standards.

It is obvious to us that at least one hard surfaced, all-weather runway is required if reliable service is to be maintained.

In 1967, the Systems Planning Division, Airports Services of the United States Federal Aviation Administration prepared a series of case studies of representative regional airports and the communities they serve. The major findings of this study are that airport development is a part of the over-all community development program; airport development is a catalyst for business and industrial growth; the airport is an attraction for new industries; the airport can be a factor in retaining existing business and industry; industrial expansion furnishes employment for surplus farm labour; air transportation is an aid to industrial equipment maintenance programs; the airport provides access to the national air transportation system; realization of benefits from airport development requires adequate lead time; and that the airport provides agricultural aervices to mechanized farms.

For many years, the Chatham Chamber of Commerce and other organizations in the city have contended that there is a genuine need for improved airport facilities in Kent County. This is exemplified by Appendix 1 which outlines the use being made of the present strip in spite of the fact that it is unserviceable at irregular periods. Our contention is further supported by the attached letters from local business outlining their use of air passenger

## [Interpretation]

le lire en entier, puis le bref addenda qui le met à jour puisque l'original a été rédigé en janvier dernier.

En guise d'introduction, je vous dirai que Chatham est le chef-lieu du comté de Kent, lequel comprend une population de 104,600 habitants. La ville compte environ une centaine de manufactures allant de la préparation des aliments jusqu'à la fabrication des pièces d'automobile en passant par l'assemblage des camions. Plusieurs de ces usines sont des filiales de corporations nationales et internationales.

On classe le comté de Kent parmi les régions agricoles les plus productives d'Amérique du Nord. Le revenu annuel de ses fermes varie entre \$80 et \$90 millions. La production agricole de ce comté surpasse celle des quatre provinces de l'Atlantique.

Notre prospérité, notre essor est relié de très près aux services rapides du transport de la marchandise et des passagers. A la suite de la fermeture de quelques lignes de chemin de fer, les gens voyagent de plus en plus en automobile, ce qui est long et pénible parfois, et ce qui nous pousse à nous opposer à d'autres fermetures de ce service et à insister sur le besoin d'améliorer les services d'aéroport.

Voyons maintenant l'histoire de l'aéroport de Chatham, mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire de s'étendre sur ce sujet.

Toutefois, l'aéroport actuel a été acheté par la ville en décembre 1945 et s'étend sur 315 acres de terrain.

Le 24 février 1947, le Ministère des Transport a émis un certificat temporaire qui ne deviendrait public que lorsqu'il y aurait du gazon.

Malgré l'amélioration du système d'écoulement des eaux, il fallait fermer le terrain à intervalles réguliers à cause de la mollesse du sol et du dégel. Tant qu'il n'y aura pas de revêtement sur les pistes ni d'appareils de navigation, cet aéroport ne pourra recevoir les avions canadiens ou américains.

Il nous faudrait au moins une piste d'atterrissage ouverte toute l'année si nous voulons maintenir ce service.

En 1967, la division de la planification des systèmes des services d'aéroports de l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis avait préparé une série d'études sur les aéroports régionaux et les régions qu'ils desservent. On a trouvé que l'expansion d'un aéroport fait partie du programme d'ensemble de développement communautaire. De plus, c'est un catalyseur du commerce et de l'essor industriel. Un aéroport attire de nouvelles industries; il retient celles qui existent déjà; il donne du travail au surplus de main-d'œuvre qu'il y a sur les fermes; le transport aérien favorise le maintien des programmes d'équipement industriel; il donne accès aux systèmes nationaux de transport aérien; il fournit enfin des services aux fermes mécanisées.

Depuis plusieurs années, la Chambre de commerce de Chatham et d'autres organisations municipales désirent améliorer le service d'aéroport du Comté. Il en est question dans l'Annexe n° 1 où l'on parle de la piste actuelle dont on se sert malgré sa condition minable à certaines périodes de l'année. Une lettre y est rattachée qui exprime le besoin d'un tel service à cause des conditions incertaines qui existent actuellement.

## [Texte]

and freight service to airports outside the area because of the uncertainty of the conditions at the existing airport.

• 0945

In the past year, portions of the administrative and marketing staff of two Chatham companies have been transferred outside the area partly because of the lack of dependable air transportation. The area cannot stand further erosion of such an important segment of our economy and seriously needs the stimulus that can be provided by improved airport facilities.

It is important to the economic well-being of Kent County that the existing municipally-owned airport be brought up to an acceptable standard of serviceability. It is our opinion that this would entail the upgrading of existing facilities to include a hard surfaced, lighted landing strip that can be improved to IFR standards when the demand warrants. It is respectfully requested that the Standing Committee on Transport and Communications recommend to the Department of Transport favourable consideration of the necessary improvements to the Chatham airport.

Following this, we have a brief run-down on the use that was made of the Chatham Airport during 1971. It totals some 6,700 take-offs and landings, which is substantial considering the fact that the airport is unserviceable from time to time because of weather conditions. We also have a list of the companies that have chartered Sontair during 1971. Some 26 local companies and some 14 out-of-town companies frequently use our air charter service. Following this, we have copies of letters we have received in support of our contention that we require up-graded airport facilities. There are some 17 letters included in the brief and copies of these are at the back.

In closing, I would just like to refer to the short addendum. As the attached brief was prepared in January, it is felt that the Standing Committee on Transport and Communications should be brought up to date on developments since that time.

In addition to the letters included in the brief, supporting correspondence has also been received from B and C Leasing and Storage Limited, Chatham; McClure Oil Company, Alma, Michigan; Chatham-Kent Liberal Association, Chatham; and Kent-Essex Federal Liberal Association, Tilbury.

A formal application for up-grading the existing airport has been made to the Department of Transport and it is anticipated that the department will undertake an economic survey in the near future.

The City of Chatham has appointed an experienced full-time airport manager and a budget of \$17,000 has been set aside in 1972 to improve the parking area and paint and generally clean up the existing municipally-owned facilities. Some of this has already been undertaken.

It is hoped this Committee in its deliberations will see fit to recommend to the Department of Transport that favourable consideration be given to the application of the City of Chatham.

In closing, I would like to bring to the attention of the Committee, the fact that in recent weeks there have been rumours of further cut-backs in passenger rail service between Windsor and Toronto. Because this service is used frequently by the people of Chatham, we must strenuously oppose any proposed cut-backs that may be considered.

## [Interprétation]

Cette année, deux sociétés de Chatham ont transféré une partie de leur personnel de vente et d'administration à cause du mauvais service aérien. Notre région ne peut plus souffrir de tels pertes et nous avons grand besoin du stimulant économique qu'apporteraient les améliorations à cet aéroport.

L'aéroport municipal actuel doit pouvoir se hisser aux normes de service ordinaires: l'avenir économique du comté de Kent en dépend. Il faudrait, croyons-nous, améliorer les lieux, aménager une piste d'envol asphaltée et balisée qui pourra éventuellement répondre aux normes de vol IFR. Nous prions humblement le Comité permanent des transports et communications de recommander au ministère des Transports de bien vouloir apporter les améliorations nécessaires à l'aéroport de Chatham.

Ici nous avons un bref résumé de l'activité à l'aéroport de Chatham pendant l'année 1971. Il y a eu 6,700 décollages et atterrissages; c'est remarquable parce que les intempéries le rendent parfois inutilisable. Nous avons aussi une liste des sociétés qui ont fait appel aux services de Sontair pendant la même année, à savoir 26 sociétés de la région et environ 14 autres de l'extérieur. Ensuite nous avons des copies de lettres qui appuient nos allégations au sujet de l'aéroport. Il y en a 17 à la fin du mémoire.

J'aimerais attirer votre attention sur l'annexe. Le mémoire a été préparé au mois de janvier et nous avons cru que le Comité permanent des transports et communications aimerait savoir ce qui s'est passé depuis lors.

En plus des lettres dont il est fait état dans le mémoire nous en avons reçu des organismes suivants: Band C. Leasing and Storage Limited, Chatham; McClure Oil Company, Alma, Michigan; l'association libérale de Kent-Chatham, Chatham; et l'association libérale de Kent-Essex, Tilbury.

Nous avons entrepris des démarches officielles auprès du ministère des Transports et nous croyons qu'il en étudiera les aspects économiques sous peu.

La ville de Chatham a engagé un homme d'expérience pour diriger l'aéroport et on a prévu \$17,000 pour améliorer le terrain de stationnement et pour nettoyer et peindre les installations actuelles qui appartiennent à la municipalité. Les travaux d'ailleurs, sont déjà commencé.

Nous espérons que ce Comité demandera au ministère des Transports de regarder d'un œil favorable la requête de la ville de Chatham.

En terminant, je voudrais porter à l'attention de ce Comité certaines rumeurs qui circulent à propos du service ferroviaire entre Windsor et Toronto. On se propose de le réduire encore et nous nous y opposons, car les citoyens de Chatham s'en servent régulièrement.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Pare.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, could we print the brief as an appendix?

**The Vice-Chairman:** Is it agreed that the brief presented be printed as an appendix?

We will follow the usual procedure. There will be no time limit as long as you are reasonable with your questions. The average is 10, 12, 14 minutes, in around there. We will start with Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I would like to ask the witness if there are regularly scheduled flights out of Chatham.

**Mr. Pare:** No, there are not. We have a charter service.

**Mr. Noble:** You just have a charter service. Have you received any federal grants over the years since your development?

**Mr. Pare:** With regard to the airport?

**Mr. Noble:** Yes.

**Mr. Pare:** Not that I am aware of, sir.

**Mr. Noble:** You have never had a federal grant?

**Mr. Pare:** Mayor Allin is at the back of the room and possibly he could answer that better than I could.

**The Vice-Chairman:** Mr. Allin, will you come to the table, please?

• 0950

I would like to introduce the Mayor of Chatham, Mr. D. G. Allin. Your Worship.

**Mr. D. G. Allin (Mayor of Chatham, Ontario):** Good morning, ladies and gentlemen. I certainly hope our welcome is as warm as it has been noisy.

However, to answer the direct question, in the ten years I have been on the council, and seven years as finance chairman, we have received no federal funds for our airport.

**Mr. Noble:** Has your council ever made application to the federal government for support?

**Mr. Allin:** Not that I am aware of, sir, no.

**Mr. Noble:** Did you know it was available?

**Mr. Allin:** I think the only thing we knew was about the \$1 million or \$2 million that was made public that was available for all of Canada. I suppose we felt that as we had not made an application, this was our first chance at it. I think we possibly felt that other areas that had been more or less upgraded would perhaps take priority over us because of the fact that our airport was not getting the use that it had been getting in the last few years.

**Mr. Noble:** I am asking this because there is an airport in my riding that has received federal assistance, so I was interested in knowing whether you were getting it or not.

Are your runaways in good condition at present?

[Interpretation]

**Le président suppléant:** Merci beaucoup, monsieur Pare.

**M. McNulty:** Monsieur le président, pourrait-on publier ce mémoire en annexe?

**Le président suppléant:** Cette proposition a-t-elle l'assentiment du Comité?

Nous agissons comme d'habitude. Il n'y a pas de limite de temps pourvu que les questions ne soient pas trop longues. La moyenne est de 10, 12, 14 minutes ou à peu près. Monsieur Noble a la parole.

**M. Noble:** Monsieur le président, le témoin pourrait-il me dire s'il y a des vols réguliers qui partent de Chatham?

**M. Pare:** Non, il n'y en a pas. C'est un service de vols nolisés.

**M. Noble:** Seulement un service de vols nolisés. Avez-vous déjà reçu des subventions du gouvernement fédéral?

**M. Pare:** Pour l'aéroport?

**M. Noble:** Oui.

**M. Pare:** Pas que je sache, monsieur.

**M. Noble:** Jamais?

**M. Pare:** Monsieur le maire Allin est au fond de la pièce; peut-être pourrait-il répondre à cette question mieux que moi.

**Le président suppléant:** Monsieur Allin, auriez-vous l'obligeance de vous approcher, s'il-vous-plait?

J'aimerais vous présenter le maire de Chatham, monsieur D. G. Allin. Monsieur le maire.

**M. D. G. Allin (Maire de Chatham, Ontario):** Mesdames et messieurs, bonjour. J'ose espérer que votre accueil est aussi chaleureux qu'il est bruyant.

Toutefois, pour répondre directement à la question, pendant les dix années que j'ai siégé au conseil et au cours des sept années que j'y ai passé à titre de trésorier, nous n'avons jamais reçu de subventions fédérales pour notre aéroport.

**M. Noble:** Votre conseil a-t-il jamais demandé une aide financière au gouvernement fédéral?

**M. Allin:** Pas à ma connaissance, non.

**M. Noble:** Saviez-vous que vous pouviez le faire?

**M. Allin:** La seule chose que nous savions, je crois, c'est qu'il y avait un ou deux millions de dollars disponibles pour tout le Canada. Je suppose qu'étant donné que nous n'avions pas fait de demande, nous devions saisir cette première occasion. Nous avons cru sans doute que d'autres régions auraient peut-être priorité sur nous, étant donné que notre aéroport ne servait plus autant qu'au cours des années précédentes.

**M. Noble:** Je vous demande cela, parce qu'il y a un aéroport dans ma circonscription électorale qui a reçu une aide fédérale. Je voulais donc savoir si le gouvernement vous aidait.

Vos pistes d'envol sont-elles en bon état à l'heure actuelle?

## [Texte]

**Mr. Allin:** I would say they are fair, sir. We have received conflicting reports from senior government pilots. One says it is fine and the other one says that he will not land here. I am speaking of federal and provincial aircraft. One pilot says it is fine and the next one says that he will not land here.

**Mr. Noble:** Are they dirt or asphalt runways?

**Mr. Allin:** They are grass runways.

**Mr. Noble:** They are just grass runways.

**Mr. Allin:** Grass runways.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I will pass. There are a lot of people who would like to ask questions.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Noble. Mr. Danforth.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I would like to ask the witness if there has ever been any approach made to this city, either directly or indirectly, by an airline to have Chatham put on a regular air line service?

**Mr. Allin:** No.

**Mr. Danforth:** To your knowledge has the city ever approached any commercial carrier for this type of service?

**Mr. Pare:** For scheduled service? No, sir.

**Mr. Danforth:** Does this mean that in the view of those in charge of the airport there is not sufficient potential service to merit a scheduled air line?

**Mr. Pare:** Yes, I think that is quite true. At the same time, I think what we are really interested in is in making better use of our charter service in order to provide connections with the regular scheduled air lines. Because of the fact that many of our companies are branches or subsidiaries of foreign companies, we find that they frequently use corporate aircraft and in the past they decided not to use the Chatham airport because they never really knew from one day to the next whether the runways were going to be serviceable. The net result is that they go to Windsor, London or Detroit and rent automobiles and drive to Chatham.

**Mr. Danforth:** As I understand it, the airport is owned by the Municipality of Chatham. Do you foresee any legal blocks towards the granting of federal funds to a municipality for the development of such an airport?

**Mr. Pare:** In the discussions we have had with the Department of Transport officials it has been indicated that there should not be any legal problems.

**Mr. Danforth:** Since the City of Chatham has a vested interest in this airport, and the business of the area certainly has, has the approach to the federal government been on the basis of a straight grant by the government or has the approach been on the basis of a joint cost-sharing program? In other words, is the city of a mood to put some further financing into the present airport along with federal funds or is the request only based on a federal grant?

## [Interprétation]

**M. Allin:** Je dirais qu'elles sont passables, monsieur. Nous avons reçu des rapports contradictoires de pilotes de rang élevé du gouvernement. Selon le premier, la piste est bonne, et le second affirme qu'il ne s'y posera jamais. Je parle des pilotes d'appareils des gouvernements fédéral et provinciaux.

**M. Noble:** Les pistes sont-elles recouvertes d'asphalte?

**M. Allin:** Ce sont des pistes gazonnées.

**M. Noble:** Il n'y a que des pistes gazonnées?

**M. Allin:** C'est exact.

**M. Noble:** Je n'ai plus de questions, monsieur le président. Il y a beaucoup de personnes qui aimeraient en poser.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Noble. Monsieur Danforth.

**M. Danforth:** Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin si une compagnie aérienne a fait des démarches directes ou indirectes auprès de la ville en vue de placer Chatham sur une ligne aérienne régulière.

**M. Allin:** Non.

**M. Danforth:** Savez-vous si une compagnie de transport commercial a fait des démarches auprès de la ville pour obtenir ce genre de service?

**M. Paré:** Pour un service qui aura un horaire fixe? Non, monsieur.

**M. Danforth:** Est-ce que cela signifie que selon les responsables de l'aéroport, il n'y aurait pas assez de passagers pour justifier l'établissement d'un ligne aérienne à horaire fixe?

**M. Paré:** Oui, je crois que cela est tout à fait exact. Je crois en outre que ce qui nous intéresse vraiment, c'est de faire un meilleur usage de notre service de vols nolisés en vue d'assurer une liaison avec les lignes aériennes régulières. Vu que bon nombre de nos compagnies sont des filiales de sociétés étrangères, nous nous rendons compte qu'elles utilisent fréquemment des appareils qui leur appartiennent, et, par le passé, elles ont décidé de ne plus se servir de l'aéroport de Chatham, car, d'une journée à l'autre, elles ne savaient jamais si les pistes seraient praticables. Il résulte de tout cela que les avions atterrissent à Windsor, London ou Détroit, puis les gens louent des automobiles pour venir à Chatham.

**M. Danforth:** Je crois comprendre que l'aéroport est la propriété de la ville de Chatham. Prévoyez-vous des empêchements juridiques à l'octroi de subventions fédérales pour le développement d'un aéroport municipal?

**M. Paré:** D'après les entretiens que nous avons eus avec les hauts fonctionnaires du ministère des Transports, il ne devrait pas y avoir de problèmes d'ordre juridique.

**M. Danforth:** Puisque la ville de Chatham a des droits acquis sur cet aéroport, tout comme en ont certainement les entreprises de la région, a-t-on demandé au gouvernement une simple subvention ou a-t-on envisagé la question comme un programme à frais partagés? En d'autres termes, la ville est-elle prête à investir davantage dans cet aéroport sous réserve d'une participation fédérale ou la demande est-elle fondée uniquement sur une subvention gouvernementale?



[Text]

**Mr. Pare:** The application that was submitted was based on a federal grant.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I understand that a committee of all the vested interests has been set up locally to go into the problem of this airport and its future development.

• 0955

May we have some indication as to what degree the city foresees the actual development of the airport in the future? I note in the brief they talked about extending the runways and the installation of lights.

**Mr. Pare:** At the moment we are thinking in terms of a 75 feet by 3,000 feet hard surfaced gravel strip, to be extended as the demand warrants.

**Mr. Danforth:** Could we have any indication of the total amount of money, necessary to make these facilities appropriate under present-day conditions?

**Mr. Pare:** We have no engineering estimates but we have been led to believe, by people who know far more about this sort of thing than we do, that to provide the necessary sub base, drainage and gravel surface would probably run in the neighbourhood of \$75,000 to \$100,000.

**Mr. Danforth:** I have one further question, Mr. Chairman, and then I will pass, if I can be put down for the next round. Is it the plan of the city in developing this airport to develop it to such a degree that there would be more hangar space for private planes and, consequently, more rental fees and income from the airport? Since the city has a vested interest, is it looking forward on its own to developing a potential source of revenue in addition to providing a means of travel and encouragement of industrial development in the city itself?

**Mr. Pare:** May I defer that question to Mayor Allin?

**Mayor Allin:** I think all of us are looking for revenue, wherever we can find it, Mr. Danforth, and I would hope that if we are going to upgrade the facilities for charter flights and be in step with it, there would be additions to increase private aircraft use. The tie-down fees would be reasonable, because we do not want to price ourselves out of contention. We would try to make it as economical as possible.

**Mr. Danforth:** Thank you, Mr. Chairman; I will pass.

**Mr. McCutcheon:** Mr. Chairman, first I should like to compliment Mr. Pare and Mayor Allin on the brief they have presented to us.

What is the current situation as far as passenger train service is concerned out of this city.

**Mr. Pare:** Only CNR are presently running passenger service; the CPR discontinued their passenger service about 18 months ago. The CNR runs three trains a day between Windsor and Toronto. Particularly during the winter months this service is very well used.

**Mr. McCutcheon:** My next question has to do with the brief relative to the airport. I recall being at several meetings in the city of Chatham a number of years ago when a suggestion was put forward that there should be a joint effort made to build an airport to service Wallaceburg as well as Chatham and the location promoted was north of the city to serve a larger area which would include the town of Wallaceburg, Dresden, etc. Why did this project not get any encouragement from Chatham?

[Interpretation]

**M. Pare:** La demande qui a été soumise se rapportait à une subvention fédérale.

**M. Danforth:** Il me semble, monsieur le président, que l'on a mis sur pied un comité local de tous les intéressés qui aura pour fonction d'étudier à fond le problème de l'aéroport et de son essor futur.

Pouvez-vous nous dire jusqu'à quel point la ville prévoit d'agrandir l'aéroport? J'ai remarqué dans le mémoire qu'ils parlaient d'allonger les pistes et installer un éclairage.

**M. Pare:** A l'heure actuelle, nous avons l'intention de construire une piste en gravier, renforcée et durcie, de 75 pieds de large et 3,000 pieds de long que l'on pourra allonger si nécessaire.

**M. Danforth:** Pouvons-nous avoir une idée du montant qu'il faudra pour adapter ces installations aux besoins actuels?

**M. Pare:** Nous n'avons pas d'estimation précise, mais d'après certaines personnes qui en connaissent plus que nous sur ce sujet, nous savons qu'il en coûtera entre \$75,000 et \$100,000 pour construire les fondations nécessaires, le système de drainage et la surface de gravier.

**M. Danforth:** J'ai une autre question, monsieur le président. Je céderai ensuite la parole si vous pouvez m'inscrire pour le prochain tour. Est-ce que, en aménageant cet aéroport, la ville prévoit qu'il y aura plus de hangars pour les avions privés, et par conséquent un plus grand revenu provenant de la location de ces hangars? Puisque la ville a des intérêts dans cette affaire, cherche-t-elle à créer là une source de revenu importante, en plus de fournir un moyen de transport et d'encourager le développement industriel de la ville elle-même?

**M. Pare:** Puis-je demander au maire Allin de répondre à cette question?

**Le maire Allin:** Je crois que nous cherchons tous une source de revenus, quelle qu'elle soit, monsieur Danforth. Et j'espère que si nous améliorons les installations pour les vols nolisés, et si cela réussit, nous ferons des agrandissements pour les avions privés. Les droits de garage seraient raisonnables parce que nous ne voulons pas fixer des prix qui détourneraient de nous les utilisateurs. Nous voulons que ce service soit aussi économique que possible.

**M. Danforth:** Merci, monsieur le président. Je cède maintenant la parole.

**M. McCutcheon:** Monsieur le président, je veux tout d'abord féliciter monsieur Paré et le maire Allin pour le mémoire qu'ils nous ont présenté.

Quelle est la situation actuelle en ce qui concerne le service de trains de voyageurs pour cette ville?

**M. Pare:** Il n'y a que le CN qui offre ce service. Le CP ne l'offre plus depuis 18 mois environ. Le CN a trois voitures par jour qui font le trajet entre Windsor et Toronto. Ce service est très utilisé, surtout l'hiver.

**M. McCutcheon:** Ma deuxième question se rapporte au mémoire sur l'aéroport. Je me rappelle être allé à de nombreuses réunions à Chatham il y a quelques années lorsqu'on avait proposé d'unir les efforts pour construire un aéroport qui desservirait Wallaceburg aussi bien que Chatham. On avait suggéré un emplacement au nord de la ville afin de pouvoir desservir une plus grande région qui couvrirait Wallaceburg, Dresden, etc. Pourquoi ce projet n'a-t-il pas été appuyé par Chatham?

## [Texte]

**Mr. Pare:** Essentially because the city of Chatham presently owns 315 acres that provides a substantial site for an airport and the cost of acquiring a new site between Chatham and Wallaceburg would be very expensive, aside from which we have been advised by some of the Department of Transport officials at the federal level that there is absolutely nothing wrong with the existing location.

• 1000

**Mr. McCutcheon:** Are they prepared to help you with the traffic problem through your city to service the people from the north?

**Mr. Pare:** We have not gone into that.

**Mr. McCutcheon:** I will pass for now, Mr. Chairman, if I could be put on the list for a later time.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McCutcheon. Mr. Saltsman.

**Mr. Saltsman:** Thank you, Mr. Chairman. It looks as though it is about 30 miles from either the Windsor or the Sarnia airport. Is that correct? I am just going by the map.

**Mr. Pare:** It is about 50.

**Mr. Saltsman:** Fifty? My pencil is not working out. How long does it generally take to go from one of those airports to Chatham?

**Mr. Pare:** I think the Windsor airport is the more accessible of the two, and it would take about 45 minutes.

**Mr. Saltsman:** I see. What do you do for customs clearing in Chatham when the aircraft comes in?

**Mr. Pare:** We have a customs officer in the city of Chatham who attends the airport on request.

**Mr. Saltsman:** You already have that set up. In your brief you have pointed out that there are interested groups who would like to take over the operation of the airport if the facilities were there, or upgrade it. Would they do this on a nonsubsidy basis; do they feel they could make the airport go on its own?

**Mr. Pare:** No. As a matter of fact, the appointment was made about a month ago, and this gentleman is on salary from the city of Chatham.

**Mr. Saltsman:** In other words, there would have to be an ongoing subsidy in order to operate the airport? Is this correct?

**Mr. Pare:** Unless this could be absorbed through landing fees, tie-down fees and this sort of thing.

**Mr. Saltsman:** It usually is not. My experience with airports of this type have been that municipalities usually have to support it, and it usually requires more than one municipality; it requires the ones in the area. Have you had discussions with the other municipalities in the area as to their willingness to support the operation of an airport if the capital costs were taken care of?

**Mr. Allin:** No, there has been no application made to surrounding towns for any financial support at all.

**Mr. Saltsman:** Have you made an estimate of the annual costs to the municipality for operating the airport; and if you have made this estimate, have you brought it to your council and have they approved of it?

## [Interprétation]

**M. Pare:** Premièrement, la ville de Chatham possède un terrain de 315 acres qui est un très bon emplacement pour un aéroport. De plus, le prix d'un nouveau terrain entre Wallaceburg et Chatham serait trop élevé. Enfin, des fonctionnaires du ministère des Transports nous ont dit que le terrain que la ville possède est très bien.

**M. McCutcheon:** Sont-ils prêts à vous aider à résoudre le problème de la traversée de la ville afin de desservir les gens du nord?

**M. Pare:** Nous n'en avons pas parlé.

**M. McCutcheon:** Je vais laisser la parole à quelqu'un d'autre, monsieur le président, si vous pouvez inscrire mon nom sur la liste pour plus tard.

**Le vice-président:** Merci, M. McCutcheon. M. Saltsman.

**M. Saltsman:** Merci, monsieur le président. D'après la carte, il semble y avoir environ une trentaine de milles de l'aéroport de Windsor ou de celui de Sarnia. Est-ce exact?

**M. Pare:** Il y a environ 50 milles.

**M. Saltsman:** Cinquante? Combien de temps faut-il en général pour se rendre de ces aéroports à Chatham?

**M. Pare:** Je crois que c'est l'aéroport de Windsor qui est le plus rapproché, et le trajet prendrait environ 45 minutes.

**M. Saltsman:** Quand un avion arrive, que faites-vous pour l'inspection douanière à Chatham?

**M. Pare:** Sur demande, un douanier de Chatham se rend à l'aéroport.

**M. Saltsman:** C'est déjà organisé. Dans votre exposé, vous avez indiqué que des groupes seraient intéressés à prendre en charge la gestion de l'aéroport, si celui-ci est déjà bien installé, sinon ils sont prêts à le moderniser. Le feraient-ils sans subvention; croient-ils pouvoir le faire fonctionner sans aide financière?

**M. Pare:** Non. Justement, la nomination a été annoncée il y a environ un mois, et l'homme choisi est payé par la ville de Chatham.

**M. Saltsman:** Autrement dit, une subvention est nécessaire pour faire fonctionner l'aéroport?

**M. Pare:** A moins que l'on puisse amortir les frais grâce aux droits d'atterrissage, aux droits de garage, ou autres.

**M. Saltsman:** Habituellement, cela ne suffit pas. D'après mon expérience avec ce genre d'aéroports, je sais que c'est souvent les municipalités qui doivent les financer, et qu'une seule ne suffit pas. Ce sont toutes les municipalités de la région qui doivent contribuer. Avez-vous demandé aux autres municipalités de la région si elles seraient prêtes à contribuer financièrement à la gestion de l'aéroport, si les frais d'investissement étaient payés?

**M. Allin:** Non, aucune demande du genre n'a été faite auprès des villes des environs.

**M. Saltsman:** Avez-vous fait une estimation de ce qu'il en coûterait annuellement à la municipalité pour exploiter l'aéroport, et si oui, l'avez-vous soumis à votre conseil, et l'a-t-il approuvé?



[Text]

**Mr. Allin:** That is a kind of a difficult question to answer because we do have a new operator who has just taken over. It would probably be necessary to subsidize it by the council for the first year or to get the thing off the ground. Of course, if our brief was received favourably then our conditions would be upgraded there. But I personally feel that before long that it could be coming close to standing on its own feet, yes, and we feel quite sure from the industry response we get, not only in Chatham but in the area on the use that would be made of it, that we could eventually make it self-standing.

**Mr. Saltzman:** Have you gone out to visit other airports similar in nature, other regional and local airports, for instance, the Waterloo—Wellington airport, see how they operate, how their costs develop and the amount of subsidy that is necessary from the surrounding municipalities?

**Mr. Allin:** Yes. We have the Airport Committee and the Chairman of the Airport Committee, Alderman Homer Emery, is in the audience. He has been to St. Thomas, to use one, to see how they operate and what they are doing that is right and is wrong, and trying to get as much information not to make the same mistakes or try to do things that would keep it self-sufficient. Yes, we have investigated the airports.

**Mr. Saltzman:** And you are satisfied that it is within your means as a municipality to meet the ongoing costs that such an operation would involve?

**Mr. Allin:** Oh yes; I feel quite sure of that, sir.

**Mr. Saltzman:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Saltzman. Mr. Whelan.

• 1005

**Mr. Whelan:** I did not hear you, Mr. Chairman. I think the brief is very good, Mr. Chairman, and I congratulate the Industrial Commissioner and all the other people who had anything to do with putting it together.

First of all, I would like to ask just one or two questions about the rail service. We hear rumours now and again, that they are going to bus the passengers from the Windsor-Essex county, Kent-Chatham area to London, to catch the train when it goes through there. Have you any comments or have you heard a rumour that this passenger service would be disbanded and we would serve this great area of Southwestern Ontario with buses? Personally, I do not look forward to it very much after just having driven over bumpy roads to Chatham over 401 and watching the trucks right in front of you jump about 6 inches in the air. I do not know if many buses are smooth or whether the ride would be that bad, but I have ridden in many trains but I do not think you would ride a train that was as rough as driving over 401 into Tilbury.

**Mr. Pare:** I have heard no rumours about the busing situation. Should it come to that, I just do not think it would work. I do not think that is the answer.

**Mr. Whelan:** You would be very much against it, then?

[Interpretation]

**M. Allin:** Il est difficile de répondre à cette question parce que c'est un nouvel administrateur qui vient juste d'entrer en fonction. Le conseil devra sans doute le subventionner pendant la première année pour mettre les choses en train. Naturellement, si notre mémoire était approuvé, les choses iraient mieux. Mais, personnellement, il me semble qu'avant longtemps, il n'aura plus besoin d'aide. D'après la réaction des industries, non seulement de Chatham mais de toute la région, quant à l'utilisation qu'elles entendent en faire, nous sommes certains que l'aéroport va pouvoir subvenir à ses propres besoins.

**M. Saltzman:** Êtes-vous allé visiter d'autres aéroports locaux ou régionaux du même type, comme celui de Waterloo-Wellington par exemple, pour voir la façon dont ils sont administrés, dont les coûts se développent, ainsi que les subventions que les municipalités des environs doivent verser?

**M. Allin:** Oui. Il existe un Comité de l'aéroport et son président, le conseiller Homer Emery, est ici présent. Il a été à St-Thomas, pour ne nommer qu'un endroit, pour voir leur façon de gérer, pour étudier leurs erreurs et succès, enfin essayer de recueillir le plus de renseignements possibles afin de ne pas répéter les mêmes erreurs et de trouver plutôt comment on pourrait rentabiliser l'aéroport.

**M. Saltzman:** Vous croyez que la municipalité a les moyens de couvrir les frais qu'une telle exploitation implique?

**M. Allin:** Oh oui; nous en sommes certains, monsieur.

**M. Saltzman:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Saltzman. M. Whelan.

**M. Whelan:** Je ne vous ai pas entendu, monsieur le président. Le mémoire est excellent; je félicite le commissaire à l'industrie et toutes les autres personnes qui ont participé à sa rédaction.

Je tiens d'abord à poser une ou deux questions sur le service ferroviaire. On a entendu des rumeurs voulant que les passagers venant du comté de Windsor-Essex ou de la région de Kent et de Chatham seront transportés à London en autobus pour y prendre le train. Avez-vous des remarques à ce sujet? Avez-vous entendu dire qu'on envisage de supprimer le service passagers dans le sud de l'Ontario et de desservir cette grande région par autocar? Pour ma part, je ne vois pas ce changement d'un bon œil, car je viens de conduire sur une route 401 défoncée et j'ai vu des camions faire des bonds de six pouces. Je ne sais pas quel est le confort des autobus ou si le voyage est vraiment éprouvant, mais j'ai souvent pris le train et je crois que personne ne le prendrait si le voyage était aussi inconfortable que la conduite d'une voiture sur la 401 pour se rendre à Tilbury.

**M. Pare:** Je n'ai pas entendu parler de cette histoire d'autobus. Mais si l'on en venait là, je ne crois pas que cela fonctionnerait. Là n'est pas la solution.

**M. Whelan:** Y seriez-vous opposé, alors?

[Texte]

**Mr. Pare:** Yes.**Mr. Allin:** I have had lots of battles, Mr. Whelan, and that sure would be another one.**Mr. Whelan:** Yes.**Mr. Allin:** Even out of Chatham, if you want other than a coach car, say you want to get a club car, boy, you have to reserve two or three weeks in advance to get a club car going anywhere.**Mr. Whelan:** Then you are of the opinion that if there were better service probably more people would be using the railways?**Mr. Allin:** Oh, definitely, I think there is no question about it, Mr. Whelan. There is no question about it.**Mr. Whelan:** Well, I am aware of that opinion too. I think they purposely have down graded it so people would not use it, so they are forced to use some other mode of transportation.**The City of Windsor and the County of Essex have nearly 300,000 population between the two of them, and Kent-Chatham has 104,000 population, which is nearly as much as some of the provinces in Eastern Canada that they are trying to serve with a rail service. Consider Detroit, just across the border. I wonder whether my opinion is any different from yours? If we put on some kind of an advertising program and provided a good rail service, we could attract the nearly 2 million people just across the border. Hundreds of thousands of them have never been in Canada. We are doing a very poor job of providing a service, selling a service that would be beneficial to all people.****Mr. Allin:** I quite agree with you, Mr. Whelan.**Mr. Whelan:** I do not know if you have seen in a recent issue of *Life* magazine—I borrowed it from Air Canada last night on the way home...**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I think he should return it on his way back.**Mr. Whelan:** Being an honest politician, you can be sure I will put it on the flight tonight on the way back to Ottawa. I brought this issue because I noticed the articles. What has Amtrak been doing for the past 365 days? Mr. Chairman, if I am offbeat on this, you can bring me to order, but it tells what they are doing in parts of the United States to improve the rail service and get people to use the trains they are providing. If one can believe this ad, it sounds pretty tremendous. It is superior to anything I have seen in Canada. The ads we have in Canada tell you one thing and then they provide you with another thing. Have either of you gentlemen, Mr. Mayor or Mr. Commissioner, seen these ads?**Mr. Pare:** No, I have only seen a discussion type program on television a couple of weeks ago on which they had some representatives of Amtrak. From the way they spoke, it seemed that Amtrak was doing a tremendous job throughout the United States.**Mr. Whelan:** I do not know that much about it but I see from reading the ad, they provide charge account service, and they have better scheduling to fit the needs of the people, etc, and they have provided new modern coaches, something that meets the needs of our modern society today.**I took the train from Windsor to Ottawa during the winter when Air Canada was on strike. Of course, again,**

[Interprétation]

**M. Pare:** Oui.**M. Allin:** J'ai souvent dû me battre, monsieur Whelan, et je devrai le faire cette fois-ci encore.**M. Whelan:** Oui.**M. Allin:** Même en partant de Chatham, si vous voulez autre chose qu'une voiture ordinaire, une voiture-salon, par exemple, il vous faudra réserver deux ou trois semaines à l'avance.**M. Whelan:** Vous croyez alors que si le train offrait un meilleur service, plus de personnes le prendraient?**M. Allin:** Absolument. Il n'y a pas de doute là-dessus, monsieur Whelan.**M. Whelan:** Je le crois aussi. A mon avis, on a intentionnellement diminué la qualité du service pour que les gens ne l'utilisent pas et soient obligés de recourir à un autre moyen de transport.**La ville de Windsor et le comté d'Essex comptent ensemble près de 300,000 habitants, tandis que Kent et Chatham en ont 10,000, ce qui est presque autant que certaines provinces de l'est du Canada où l'on cherche à offrir un service ferroviaire. Pensez à Détroit, de l'autre côté de la frontière. Je me demande si mon opinion diffère de la vôtre. Il faudrait une bonne publicité et, si le service était bon, nous pourrions attirer environ 2 millions de personnes à venir au Canada. Il y en a des centaines de milliers qui n'y sont jamais venus. Nous ne faisons pas d'efforts pour offrir un service dont tous profiteraient.****M. Allin:** Je suis tout à fait de votre avis, monsieur Whelan.**M. Whelan:** Avez-vous lu dans un récent numéro de *Life*—je l'ai emprunté à Air Canada hier soir en retournant chez moi—**M. Skoberg:** Monsieur le président, il devrait le remettre lorsqu'il reprendra l'avion.**M. Whelan:** Étant un homme politique honnête, je le rendrai ce soir lorsque je retournerai à Ottawa. J'ai apporté ce numéro parce que j'y ai remarqué l'article «Que fait Amtrak depuis 12 mois?». Monsieur le président, je vous prie de m'interrompre si je m'écarte du sujet. L'article raconte ce qu'on fait dans certaines régions des États-Unis pour améliorer le service ferroviaire et pour encourager les gens à prendre le train. Cette annonce est presque incroyable, elle est fantastique. Je n'ai jamais vu quelque chose de semblable au Canada. Ici on annonce une chose et l'on vous en donne une autre. Avez-vous vu ces annonces, monsieur le maire ou monsieur le commissaire?**M. Pare:** Non, j'ai seulement vu à la télévision il y a environ deux semaines un débat auquel participaient des représentants de Amtrak. A les entendre parler, Amtrak a beaucoup de succès partout aux États-Unis.**M. Whelan:** Je n'en sais pas autant, mais dans l'annonce on offre un service de crédit et un meilleur horaire pour répondre aux besoins des gens. Je crois aussi qu'ils ont des wagons neufs. Ils sont donc à la pointe du progrès.**J'ai pris le train pour aller de Windsor à Ottawa pendant l'hiver où Air Canada était en grève. Les gens du CN diront, bien sûr, que le problème tient au fait que trop de gens prennent l'avion avec Air Canada. Ce n'est pas là la**



[Text]

the CNR people would say that the problem is too many people take Air Canada flights because you are sick and tired of riding on a train that takes as much time to get to Ottawa in 1972 as it did in 1867. We got to Ottawa at the same time as a train from Western Canada and one from Montreal and one hour later we were catching a taxi to downtown Ottawa. This is enough to discourage anybody from taking a train, whether it be from Chatham or Windsor. When they find out they are going to end up in that kind of situation with the temperature outside at 21 degrees below zero. If there was any humour to it, the Leader of the Senate of Canada was trying to hitchhike a ride downtown between the cars out in the middle of the street. All I could say to myself at that time was if I spend 35 years in politics and end up hitchhiking a ride in downtown Toronto because the CNR and the others are providing such poor service, I do not think I will stay in politics much longer.

• 1010

**An hon. Member:** Did he get a ride?

**Mr. Whelan:** He got a ride too because they recognized him. On the airport program, one of the things that amazed me, Mr. Chairman, and witnesses, is that I cannot understand why International Harvester, Pioneer Hi-bred Corn, and DeKalb Hi-grade Corn use the Detroit airport. In their letters here they state, "We use the Detroit Airport". Is it because Windsor airport officials do not provide the service they need, do not co-operate with them or what?

**Mr. Pare:** No, I think it is probably because they are using U.S. charter service and it is probably simpler for them to clear customs by using the Detroit airport than to come into Windsor. I really do not know; I am assuming that is the answer.

**Mr. Whelan:** But then they are saying they would use Chatham instead of Windsor. I am sure we are all aware that from metropolitan Detroit you are going to spend nearly another hour on the highway. As you said, it is approximately 45 to 50 minutes from the Windsor airport to Chatham. I cannot understand it. They are talking about time in their letters; why would they land in Detroit and not in the City of Windsor. It does not seem that busy at the Windsor airport to me.

**Mr. Pare:** I really cannot answer that question. I do know that International Harvester has for many years used the Windsor airport.

**Mr. Whelan:** Mr. Danforth asked some questions about the airport here. Does your airport have lights or a radio beacon?

**Mr. Pare:** It has lights but no radio beacon.

**Mr. Whelan:** No radio beacon but it does have lights. I may be repetitious, Mr. Chairman, on some of these questions but I had written them down. Under the federal program—and they are doing this on Pelee Island now with the airport over there—they turn a property over to the federal government and they rebuild the runway and then turn it back to the municipality. Has this been discussed here by the city and the county at all?

[Interpretation]

véritable raison. On prend Air Canada parce qu'on en a assez des trains qui mettent autant de temps aujourd'hui qu'en 1867 pour arriver à Ottawa. Ce qui est fâcheux, c'est que nous sommes arrivés à Ottawa en même temps qu'un train de l'Ouest du Canada et qu'un autre de Montréal. Il nous a fallu une heure pour trouver un taxi qui nous amène au centre-ville. Après cela, nul n'a envie de prendre le train que ce soit de Chatham ou de Windsor. La situation est d'autant plus tragique que l'on se retrouve aux prises avec les intempéries de 21° sous zéro. Mais, ce qui tient du plus pur comique, c'est de voir le leader du Sénat du Canada faire de l'auto-stop au milieu de la route pour se rendre en ville. Je rageais à la pensée que j'avais consacré 35 années à la politique pour me transformer en auto-stoppeur à Toronto pour la simple raison que le Canadien National offre des services insuffisants. Soyez assurés que j'abandonnerai bientôt la politique.

**Une voix:** A-t-il été pris?

**M. Whelan:** Oui, parce qu'on l'a reconnu. En ce qui concerne le programme d'aéroport, je me demande pourquoi les sociétés *International Harvester*, *Pioneer Hi-bred Corn*, et *DeKalb Hi-grade Corn* se servent de l'aéroport de Détroit. Leurs lettres témoignent qu'ils se servent de cet aéroport. Est-ce parce que l'aéroport de Windsor ne leur offre pas de service suffisant? Y a-t-il un manque de collaboration de sa part?

**M. Pare:** A mon avis, c'est qu'ils prennent des charters américains et qu'il est plus facile à ceux-ci de passer la douane à Détroit qu'à Windsor. Naturellement, ce n'est là qu'une supposition.

**M. Whelan:** Ils voudraient passer par Chatham au lieu de Windsor. Il faut une heure de route pour venir du centre de Détroit, et 45 à 50 minutes de trajet de l'aéroport de Windsor à Chatham. Je n'y comprends rien. Les lettres mentionnent le facteur temps. Pourquoi atterrir à Détroit au lieu de Windsor? Il me semble que l'aéroport de Windsor est moins encombré.

**M. Pare:** Malheureusement, je ne puis pas répondre à cette question. Je sais pertinemment que la Société *International Harvester* passe par l'aéroport de Windsor depuis plusieurs années.

**M. Whelan:** M. Danforth s'est interrogé au sujet de l'aéroport d'ici. Avez-vous des phares ou des balises-radio?

**M. Pare:** Nous avons des phares mais pas de balises-radio.

**M. Whelan:** Je me répète peut-être, monsieur le président, mais en vertu du programme fédéral—et c'est ce qui se passe pour l'aéroport de l'Île Pelee—la municipalité cède le terrain au gouvernement fédéral. Celui-ci procède alors à la reconstruction de la piste et remet le terrain à la municipalité. Le conseil de ville ou du comté ont-ils envisagé cette solution?

[Texte]

**Mr. Allin:** We were originally told at our first meeting Mr. Whelan, that this would have to be so. But at our last meeting when a different gentleman was down, he said no, there has been a change in policy, this is not so; there would be no turning over of the land but they would not be responsible. Of course, if any grants were given and you wanted to sell your airport or get rid of it, you would have to pay back the respective grants, which is only fair and good.

Originally it was said we would have to lease the land for the nominal \$1 dollar a year and then turn it back but apparently this is not correct.

**Mr. Whelan:** Maybe that is true on Pelee then but originally when we started working on Pelee . . .

**Mr. Allin:** You have both sides of the coin because the latest we had . . .

**Mr. Whelan:** Are the city and the country willing to participate in the costs at all?

**Mr. Allin:** As the brief stated, we have put \$17,000 in the budget for 1972 for general upgrading of parking facilities, painting and sprucing up. We have not approached the county. The majority of the county has given us its blessing but there are no rumours of any financial support.

**Mr. Whelan:** Yes. Do you, Mr. Mayor, as Mayor of the City of Chatham, feel that your city council would be inclined to participate in a program of sharing the costs?

**Mr. Allin:** The mayor and the entire council are very enthused about the brief, they are very enthused about the upgrading the facilities and we want to move ahead just as fast as we can to provide the facilities because, as you stated earlier, of the lack of rail service to Chatham. We just have to do something to remain on the map.

**Mr. Whelan:** I can remember when I argued for another airport in the County of Essex.

• 1015

We argued at that time, with respect to small craft, people who fly for sport and people who use small craft for business, that they should be provided with areas other than the large commercial airports in which to land. They said it was not necessary at that time, but that is now nearly 10 years ago and they seem to have changed their minds and are inclined to establish more small airports away from the large metropolitan areas to stop the congestion of traffic and small craft interfering with large commercial jet airliners, etc. I would think that an airport such as this, with the rapidly expanding use of small aircraft, would be something that they would want in order to alleviate the problems near the large airports. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Whelan. Mr. Skoberg. Yes, Mr. Rock?

**Mr. Rock:** Possibly this is a point of order. It is regarding the question that Mr. Skoberg asked before about whether there are any representatives or observers here from the Ontario government. I would like to inform him, Mr. Chairman, that Miss Mavis Rose and Mr. Murray Lister of the Ontario Department of Transport and Communications are here as observers. They are in that corner. Perhaps they would stand up.

[Interprétation]

**M. Allin:** Lors de notre première réunion, monsieur Whelan, on nous a fait part de ce programme. En revanche, lors de la dernière réunion, un autre fonctionnaire est venu qui a dit que ce n'était plus possible. Mais personne ne se sent responsable pour autant. Naturellement, si reçoit des subventions pour un aéroport et que l'on veut ensuite le vendre, il faudra les rembourser, ce qui n'est que juste, d'ailleurs.

A l'origine, nous devions louer le terrain pour la somme symbolique de \$1 par année, pour ensuite la remettre, mais il semble que cela ne soit pas exact.

**M. Whelan:** C'est ce qui s'est passé sur l'île Pelee mais lorsque nous avons commencé nos travaux là-bas . . .

**M. Allin:** Il y a deux côtés à la médaille, parce qu'en dernier lieu . . .

**M. Whelan:** La ville et le comté sont-ils disposés à participer à un programme de frais partagés?

**M. Allin:** Comme le précise le mémoire, le budget de 1972 a affecté \$17,000 à l'amélioration générale des terrains de stationnement, à l'embellissement et à la décoration des lieux. Nous ne nous sommes pas adressés au comté qui approuve nos travaux sans nous donner de soutien financier.

**M. Whelan:** Je vois. Monsieur le maire de Chatham, votre conseil de ville serait-il enclin à participer à un programme de frais partagés?

**M. Allin:** Le mémoire a suscité un vif enthousiasme chez le Conseil et le maire de la ville. Ils sont fascinés par les améliorations et les installations qu'ils veulent exploiter aussitôt que possible, précisément à cause du manque de services ferroviaires à Chatham. Nous devons faire quelque chose pour ne pas être rayés de la carte géographique.

**M. Whelan:** Je me souviens fort bien que je me suis déjà fait le défenseur d'un autre aéroport situé dans le comté d'Essex.

Au sujet des petits avions de plaisance ou commerciaux, on avait soutenu à l'époque qu'il fallait leur fournir des pistes d'atterrissage autres que celles des grands aéroports commerciaux. Cette mesure n'était pas impérieuse selon eux, mais l'évolution des dix dernières années a forcé les esprits à prendre une autre optique. On est donc enclin à établir un plus grand nombre de petits aéroports éloignés des grands centres métropolitains en vue d'éviter que le trafic aérien ne soit congestionné et que les petits avions ne gênent les jets commerciaux. Compte tenu de l'augmentation rapide du nombre des petits avions, un aéroport de ce genre soulagerait les grands aéroports. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Whelan. Monsieur Skoberg. Oui, monsieur Rock?

**M. Rock:** J'invoque le Règlement. M. Skoberg avait demandé si le gouvernement ontarien avait envoyé des représentants ou des observateurs. Je tiens donc à préciser que mademoiselle Mavis Rose et monsieur Murray Lister du ministère ontarien des Transports et Communications sont ici à titre d'observateurs. Je les invite à s'identifier.



[Text]

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, on that same point of order before I get into my questioning, I think the point that was raised yesterday was whether or not there would be somebody here from the Government of Ontario that we could examine and ask questions of on the brief that was presented yesterday. It is not a case of somebody being here as an observer.

**The Vice-Chairman:** What I said is that they have observers here.

**Mr. Skoberg:** Are we not going to have anybody here from the Province of Ontario, from the government, that we can ask questions of?

**The Vice-Chairman:** That is not my understanding, Mr. Skoberg. They are just here as observers and possibly we will call them later when we get back to Ottawa.

**Mr. Skoberg:** I am rather disappointed that we cannot examine them, because the gentleman who presented the brief yesterday was not able to answer questions. It is the same as the CNR.

**The Vice-Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** To continue on the same point of order, Mr. Chairman, do you know if there are any observers from the CTC here yet?

**The Vice-Chairman:** Is there anyone here from the Canadian Transport Commission? I understand from the Clerk that we are receiving a full explanation from the CTC today.

**Mr. Rock:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I hope that explanation will be sent by rail.

Your Worship and Mr. Industrial Commissioner, I note that your brief deals almost entirely with airport facilities. My constituency is 2,000 miles from here, so I do not have to get into a Windsor-Chatham dialogue at all in so far as an airport is concerned. You mentioned, Mr. Commissioner, that in the winter months in particular you are concerned about rail traffic. I believe His Worship mentioned that you have an airport committee on your city council. Do you have a transportation committee as well, or are you only concerned with air transportation? Is everything fine in so far as rail transportation in Chatham is concerned?

**Mr. Pare:** No, we are concerned about all forms of transportation, but the main thrust of our emphasis at this point is on upgrading our airport because we feel there is a genuine need for this.

**Mr. Skoberg:** Then are you completely satisfied with your rail passenger transportation system?

**Mr. Pare:** We can always look for improvement. The fact of the matter is that it is sometimes very difficult to get a seat on the train between here and Toronto, and there are often cases when I think the railroad would be well advised to put an additional car on.

**Mr. Skoberg:** May I ask either Mr. Commissioner or His Worship whether or not any objection has been registered with the Canadian Transport Commission or with the Minister of Transport about the very problem that you mentioned, sir, of not being able to obtain accommodation on the passenger train?

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Monsieur le président, avant de passer à mes questions, on s'est demandé hier si le gouvernement de l'Ontario avait envoyé des représentants que l'on pourrait interroger sur le mémoire dont nous avons été saisis hier. Qu'avons-nous à faire d'un observateur?

**Le vice-président:** Tout ce que j'ai dit, c'est qu'il y avait des observateurs ici.

**M. Skoberg:** Ne pouvons-nous pas interroger un représentant de l'Ontario?

**Le vice-président:** Pas que je sache, monsieur Skoberg. Ils sont ici à titre d'observateurs et nous pourrions les inviter à une autre occasion à Ottawa.

**M. Skoberg:** Cette situation m'exaspère. Je tenais à interroger ces observateurs étant donné que l'auteur du mémoire d'hier n'a pas été en mesure de répondre aux questions. La même situation s'est présentée au Canadien National.

**Le vice-président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** J'invoque toujours le Règlement, monsieur le président. La Commission canadienne des transports a-t-elle envoyé des observateurs ici?

**Le vice-président:** Il y a quelqu'un de la Commission canadienne des transports? Le greffier m'a signalé que la Commission nous donnait un exposé détaillé de la question aujourd'hui.

**M. Rock:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'espère que ces renseignements nous parviendront par voie ferrée.

Messieurs, je signale en passant que votre mémoire traite exclusivement de nouvelles aérogares. Comme chacun sait, ma circonscription est située à 2,000 milles d'ici si bien qu'un dialogue aérien Chatham-Windsor ne m'intéresse pas du tout. Vous avez mentionné, monsieur le commissaire, que pendant les mois d'hiver, vous vous intéressez à la circulation ferroviaire. Son Honneur nous a parlé d'un comité sur les aéroports qui relève de votre Conseil municipal. Comptez-vous aussi un Comité des transports ou ne vous préoccupez-vous uniquement que du transport aérien? Le transport ferroviaire à Chatham est-il satisfaisant?

**M. Pare:** Nous nous attachons à tous les modes de transport mais l'orientation principale de notre politique est, à cette étape de l'histoire, axée sur l'amélioration des aérogares en raison des besoins réels qui se font sentir.

**M. Skoberg:** Êtes-vous entièrement satisfait du service-voyageurs sur les chemins de fer?

**M. Pare:** Rien n'est parfait en ce monde. Nous avons parfois du mal à trouver un siège entre Chatham et Toronto et la compagnie ferroviaire ferait bien d'ajouter un wagon supplémentaire.

**M. Skoberg:** Puis-je poser au commissaire ou à son Honneur la question suivante: S'est-on plaint auprès de la Commission canadienne des transports ou du ministre des Transports, au sujet du manque de places dans les trains?

[Texte]

• 1020

**Mr. Allin:** At the present time, sir, we are working with the Department of Transport to get an underpass in Chatham so we are being very nice.

However, as Mr. Pare said, when a person buys a ticket to get on a train to go from here to Toronto, I think he should expect a seat and not have to stand maybe to London, or even further, sometimes. It is a rare occasion, when you get on here—and sometimes at week ends—that people are not forced to stand halfway to Toronto, may be all the way.

I do not think it is fair to sell tickets to a person and then tell him he has to stand. Even another car, as Mr. Pare says, would eliminate a lot of these problems. Of course, when a person is standing, it gets crowded, and if they have not had an opportunity to get lunch beforehand, in most cases they simply have to wait until they get to Toronto.

**Mr. Skoberg:** Could you tell me what service is provided at this time at the station in your city for giving information and to sell tickets?

**Mr. Pare:** There is a 24-hour service; usually there is one man on staff to handle information, the sale of tickets, and other duties.

I can refer to a personal example. A while back my wife and I and my family were taking a trip to Nova Scotia. The decision was made on the spur of the moment. We called the train station and a fellow said that we did not need any reservations; we were to just come in, in the morning, and pick up our tickets.

So we got there in the morning to pick up the tickets but there happened to be another chap on duty then who said that we would have to change trains in Toronto and Montreal, and would have to have reservations in advance. We explained what had happened and he said that we must have been talking to one of the fellows out in the yard.

**Mr. Skoberg:** You probably got some pretty good information at that.

In your letter that you attached to your brief, you deal at good length with industrial growth. Do you believe that there is a need for good rail service in your area, if you are really concerned about industrial growth? In other words, do you need an integrated service that can serve all modes of transportation?

**Mr. Pare:** Yes, sir, I do; largely because of the fact that the communication that is required between a city like Chatham and Toronto or Montreal or other major centres is very important. We need fast, efficient communication and transportation: they are really the lifeblood of the industry. For this reason, I cannot put too much emphasis on the need for improved transportation of all kinds.

**Mr. Skoberg:** The Province of Ontario, in presenting their brief yesterday at London, indicated that and I quote: "... the Committee further provided that this service would be reconsidered after a period of one year ..." when they took off six of the services that were previously offered and available. That was dated September 30, 1970. You did

[Interprétation]

**M. Allin:** A l'heure actuelle et de concert avec le ministère des Transports, nous essayons d'obtenir un couloir souterrain à Chatham et par conséquent nous ménageons ces personnes.

Toutefois, comme M. Paré l'a dit, lorsqu'une personne achète un billet pour se rendre en train d'ici à Toronto, elle devrait pouvoir trouver un siège et ne pas rester debout jusqu'à London ou même plus loin parfois. Il n'est pas rare, lorsqu'on part de la gare d'Ottawa, et parfois en fin de semaine, que des gens soient forcés de rester debout pendant la moitié du trajet jusqu'à Toronto et même durant tout le voyage.

Il est donc malhonnête de vendre un billet à quelqu'un qui devra ensuite rester debout. Comme M. Paré l'a dit, le fait d'ajouter un autre wagon éliminerait bon nombre de ces problèmes. Naturellement, lorsqu'on doit se tenir debout, le wagon devient très encombré et si on n'a pas pu dîner avant de partir, dans la plupart des cas il faut attendre jusqu'à Toronto.

**M. Skoberg:** Pourriez-vous me dire comment sont les services de renseignements et la vente des billets à l'heure actuelle dans votre ville?

**M. Paré:** Le service fonctionne 24 heures sur 24; habituellement, quelqu'un donne les renseignements, vend les billets et remplit d'autres fonctions.

Je peux vous parler d'un exemple personnel. Il y a quelque temps, ma femme et moi ainsi que mes enfants avons fait un voyage en Nouvelle-Écosse. Nous avons pris cette décision à brûle-pourpoint. Nous avons communiqué avec la gare des chemins de fer et quelqu'un nous a répondu que nous n'aurions pas besoin de réservations et qu'il suffirait de venir à la gare le matin même pour prendre nos billets.

Nous nous sommes donc rendu à la gare pour prendre nos billets mais quelqu'un d'autre était en service et nous a déclaré que nous devrions changer de train à Toronto et à Montréal et qu'il nous faudrait alors faire des réservations. Nous lui avons expliqué nos démarches et il a tout simplement répondu que l'on avait dû parler à quelqu'un qui ne s'y connaissait pas très bien.

**M. Skoberg:** On a dû vous fournir des bons renseignements malgré tout.

Dans la lettre jointe à votre mémoire vous parlez longuement de la croissance industrielle. Croyez-vous que l'on ait besoin d'un bon service ferroviaire dans votre région puisque vous vous préoccupez tant de la croissance industrielle. Autrement dit, croyez-vous qu'on ait besoin d'un service intégré qui engloberait tous les modes de transport?

**M. Paré:** En effet, monsieur, je le crois; à mon avis, il est très important qu'il y ait de bonnes communications entre une ville comme Chatham et Toronto ou Montréal ou encore d'autres centres importants. Nous avons besoin d'un mode de transport rapide et efficace car c'est un élément essentiel pour l'industrie. Je ne peux donc pas trop souligner la nécessité d'améliorer ici tous les modes de transport.

**M. Skoberg:** Les autorités de la province de l'Ontario, lorsqu'elles ont présenté leur mémoire hier à London, ont indiqué ce qui suit et je cite: "... le Comité a de plus recommandé que ce service serait étudié de nouveau après une période d'un ..." et pourtant six de ces modes de transport qui étaient exploités auparavant avaient été éli-



[Text]

lose one service through here, I understand, with that discontinuance?

**Mr. Pare:** You are referring to the CPR dayliner service?

**Mr. Skoberg:** Yes.

**Mr. Pare:** Yes, sir, we did.

**Mr. Skoberg:** In your opinion, did that have any adverse effect on your area right here in Chatham?

**Mr. Pare:** No, I do not think so; and the reason I say this is because that service was so poor that people only used it in desperation.

**Mr. Skoberg:** Did the same group—the city of Chatham, the Chatham Chamber of Commerce and the Chatham Industrial Commission—make representations before the Canadian Transport Commission, the Railway Transport Committee, in opposition to the abandonment or discontinuance of that service?

**Mr. Pare:** No, we did not make any formal representation.

**Mr. Skoberg:** In other words, you were not concerned at all with that?

**Mr. Pare:** We were concerned but we felt that we could do without that particular service because, as I said, it was used only in cases of desperation. Everybody seemed to prefer the service that was provided by CNR.

**Mr. Skoberg:** Even if that service had been upgraded to the extent that was proper, you were not concerned with the loss of that train?

**Mr. Pare:** Yes, we were concerned, but in all honesty I do not think the service was getting the business that was required to substantiate it because it was just so poor that very few people used it. They preferred to schedule themselves according to the CNR timetables.

**Mr. Skoberg:** We are looking at the rail passenger service in this entire area but your brief contains very little about passenger trains or rail passenger traffic. We are in an age where we are only talking about air and not worrying about ground transportation systems and I am wondering whether or not your industrial commission concerned itself with air only.

**Mr. Pare:** Certainly we do not concern ourselves with air only, but I think the main thrust of our concern at the moment is the upgrading of our airport.

**Mr. Skoberg:** I would like to say, Mr. Chairman, that I would hope you might turn your air committee into a transportation committee. Unfortunately, after we lose a service it is pretty difficult to get it back, as we have seen throughout Canada in all transportation systems. Thank you very much.

**Mr. Allin:** To answer that, sir, if I may, this is the first year in council that we have had a committee specifically for any type of transportation. Maybe we have been lacking in this field in the past. You stated that we did not make any formal application against the service being cut off. Of the many applications for services that were lost throughout the entire country, I have yet to hear of any service having been restored no matter how strong the representations made. You were just told you were losing it, amen. I am not aware of one that was put back on no matter how strong the representations you made. I do not

[Interpretation]

minés. Cela s'est fait en date du 30 septembre 1970. Vous avez je crois perdu un service de chemin de fer lorsqu'une société a supprimé ce service?

**M. Paré:** Vous parlez du service ferroviaire quotidien du CP?

**M. Skoberg:** Oui.

**M. Paré:** C'est exact, monsieur.

**M. Skoberg:** A votre avis, cela a-t-il eu de mauvais effets dans votre région ici même à Chatham?

**M. Paré:** Non, je ne le crois pas; en effet, le service à cette époque était si minable que les gens ne l'utilisaient qu'en désespoir de cause.

**M. Skoberg:** Est-ce que les autorités municipales de Chatham, la Chambre de commerce de Chatham et la Commission industrielle de Chatham ont présenté des instances auprès de la Commission canadienne des Transports ainsi qu'auprès du Comité des transports ferroviaires pour s'opposer à l'abandon de ce service?

**M. Paré:** Non, nous n'avons pas présenté d'instances officielles.

**M. Skoberg:** Autrement dit, ne vous en préoccupez pas?

**M. Paré:** Nous nous en préoccupons mais nous avons cru que nous pouvions nous passer de ce service en particulier car, comme je l'ai dit, il n'était utilisé qu'en désespoir de cause. Tout le monde semblait préférer le CN.

**M. Skoberg:** Même si on avait amélioré la qualité de ce service, peu vous importait de le perdre?

**M. Paré:** Bien sûr, cela nous importait mais, à vrai dire, je ne crois pas que le service était assez achalandé pour justifier son existence car il était si piètre que bien peu de gens l'utilisaient. On préférerait se conformer aux horaires établis par le CN.

**M. Skoberg:** Nous étudions le transport ferroviaire des passagers dans toute la région; pourtant, votre mémoire ne renferme que très peu de commentaires à ce sujet. Nous sommes à une époque où nous ne parlons que du transport par avion et nous ne nous préoccupons pas beaucoup des transports sur terre. Je me demande si votre Commission industrielle ne s'intéresse elle-même qu'au transports aériens.

**M. Paré:** Il est évident que nous ne nous préoccupons pas seulement du transport par avion mais je pense que notre objectif principal pour le moment est l'amélioration de nos aéroports.

**M. Skoberg:** J'aurais espéré que votre Comité sur l'étude des voyages par avion s'intéresserait à d'autres modes de transport. Malheureusement, quand on perd un service, il est très difficile de le rétablir, comme on peut le constater dans l'ensemble du Canada et pour tous les modes de transport. Merci beaucoup.

**M. Allin:** En réponse à cela, je dirais que pour la première fois au sein du Conseil, il existe un comité qui étudie précisément tous les modes de transport. Nous avons peut-être négligé ce domaine par le passé. Vous avez déclaré que nous ne nous sommes pas opposés d'une façon officielle à l'abandon de ce service. Si l'on jette un coup d'œil sur les demandes concernant les services qui ont été supprimés, on constate qu'aucun d'entre eux n'a été rétabli, quelque fermes qu'aient été les instances présentées. On nous répondait simplement que le service disparaissait, voilà tout. Je ne connais aucun service qui ait été rétabli,

[Texte]

know of one; there may be some but there would not be very many.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, my point was that if we ignore rail passenger service as you have here in your brief, the conclusion is that rail passenger service is not very important.

**Mr. Allin:** I think we did this brief on a priority basis. We certainly do not want to lose any more of our transportation, rail or any other. You really do not have much of a chance; you are just told you are losing a certain service and you have lost it. It is here today but gone tomorrow. You can go to the woods and holler all you like but stations are boarded up all over the country. There have been all sorts of strong representations made in smaller municipalities not to lose their service and I do not know if there were many ever put back no matter how much proof was given. I have not read the federal figures and again maybe I should bite my tongue, but the CNR is a highly subsidized transportation system and I feel, along with a lot of people, that they should give a little more service for the subsidies paid by the taxpayers.

**Mr. Skoberg:** Airports are highly subsidized too.

**Mr. Whelan:** Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** No supplementaries, Mr. Whelan. I will put you down for the second round. Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, most of my questions have been answered, but I believe Mr. Pare mentioned a figure of \$75,000 for the cost of runways and navigational aids.

**Mr. Pare:** This is for upgrading a runway.

**Mr. McNulty:** The reason I ask is that some six years ago it cost the Niagara regional airport at St. Catharines close to half a million to beef up the runways and pave them and put in some navigational aids, and I thought this was a pretty low estimate.

**Mr. Pare:** This is the figure we have been given for providing a subgrade up to DOT standards and a gravel surface on a 75 by 3,000-foot strip.

• 1030

**Mr. McNulty:** This would be your own costs not subsidized, no grants?

**Mr. Pare:** No. This is what we have made application to the Department of Transport for.

**Mr. McNulty:** What percentage do they give you on total cost?

**Mr. Pare:** To my understanding, it is 100 per cent.

[Interprétation]

malgré la fermeté des protestations. Je n'en connais aucun; il se peut qu'il y en ait, mais pas beaucoup.

**M. Skoberg:** Là où je veux en venir, c'est que si nous ne nous occupons pas du service-voyageurs comme en témoigne votre mémoire, j'en conclus qu'il n'est pas des plus importants.

**M. Allin:** Nous avons rédigé notre mémoire en tenant compte des priorités. Il va sans dire que nous ne voulons plus perdre nos services de transport, qu'ils soient ferroviaires ou autres. On ne nous laisse pas la chance de répliquer; on nous dit simplement: «Tel service sera supprimé.» Il peut être là aujourd'hui mais disparaîtra le lendemain. On peut pousser les hauts cris, mais on ferme des gares un peu partout dans le pays. Des petites municipalités qui ne voulaient pas perdre leur service ferroviaire ont violemment protesté, et je ne crois pas qu'on ait remis en marche plusieurs de ces trains quels que soient les témoignages présentés. Je n'ai pas lu les statistiques fédérales à ce sujet et je suis peut-être dans l'erreur, mais je crois que le CN reçoit beaucoup de subventions et je me fais le porte-parole de bon nombre de gens qui estiment que le CN devrait donner un meilleur service, compte tenu des subsides que lui verse le contribuable.

**M. Skoberg:** Les aéroports également reçoivent de bons subsides.

**M. Whelan:** Monsieur le président?

**Le vice-président:** Je ne vous permets pas de poser des questions supplémentaires, monsieur Whelan. Je vais mettre votre nom sur ma liste pour le second tour de questions. Monsieur McNulty.

**M. McNulty:** Monsieur le président, la plupart des questions que j'avais à poser ont reçu une réponse, mais je crois que M. Paré a mentionné qu'il en coûtait \$75,000 pour les pistes d'atterrissage et les appareils d'aide à la navigation aérienne.

**M. Pare:** Cet argent est prévu pour l'amélioration d'une piste d'atterrissage.

**M. McNulty:** Je pose cette question parce qu'il y a six ans à l'aéroport régional de Niagara, à Ste-Catherine, il en a coûté un demi-million pour améliorer les pistes d'atterrissage, pour les paver et pour y installer des appareils d'aide à la navigation aérienne; à mon avis, c'est là une estimation assez peu élevée.

**M. Pare:** C'est le chiffre qu'on nous a donné pour ce qui était de l'amélioration, conformément aux normes du ministère du Travail et en vue d'installer une surface de gravier sur une superficie de 75 par 3,000 pieds carrés.

**M. McNulty:** Ces frais seraient à votre propre charge, sans subsides ni subventions?

**M. Paré:** Non. Nous avons demandé l'aide du ministère des Transports.

**M. McNulty:** Quel pourcentage des frais assume-t-il pour vous?

**M. Paré:** Je crois que c'est 100 p. 100.



[Text]

**Mr. McNulty:** Thank you Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you Mr. McNulty. Is there anybody else on the first round? Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, Mr. Mayor, and Mr. Commissioner, I was rather interested in this. You made a formal application to the Department of Transport. Now I may be repetitious. When did you make this application?

**Mr. Pare:** This was made about a month ago.

**Mr. Howe:** What was the reaction? Have you had a reply?

**Mr. Allin:** Yes, we have had a reply that they will do a feasible study of the area, and report to us.

**Mr. Howe:** Did they give you a date?

**Mr. Allin:** I think they said within a couple of months. I stand to be corrected though.

**Mr. Howe:** They did not say: "As soon as possible"?

**Mr. Allin:** As I said, I have not got the correspondence, and I may not be telling you the truth, but I was led to believe a couple of months.

**Mr. Howe:** Those are the kind of answers we get in the House of Commons, "as soon as possible".

I was a little disturbed, Mr. Mayor, by the remarks you made that we never get any of these services back. This is the main thrust of this Committee to go into western Ontario and raise enough row and make enough noise so those services which are so necessary will be returned. I hope we can refute your idea that they will not be returned.

We do appreciate the support that you are giving to this Committee in our studies where we have found so many indications that the railways have deliberately reduced the quality of their service to such an extent that passengers just do not want to use it, and then they become financially impossible to continue. We sincerely hope that if there are anymore hearings your people will get in there and support this Committee with all your efforts because we need it.

**Mr. Allin:** I thought, sir, having the chance with such a distinguished group of gentlemen, that I would try to drive that point across very strongly, and still try to be nice about it.

**Mr. Howe:** Thank you Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Yes. Thank you Mr. Chairman. I do not know whether to ask this of the witnesses, but did you or did you not ask for financial aid from the federal government to pay for your airport?

**Mr. Pare:** Just with the application that was filed a month or six weeks ago, there has never been a previous request for financial assistance for the airport.

**Mr. Rock:** In other words, you did not approach, say Mr. Marchand of Regional Expansion for some sort of aid, or winter works through the Local Initiative Program or anything like that?

[Interpretation]

**M. McNulty:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci monsieur McNulty. Quelqu'un d'autre est-il inscrit au premier tour? Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, monsieur le maire et monsieur le commissaire, cette question m'intéresse assez. Vous avez présenté une demande en règle au ministère des Transports. Cette question vous a peut-être déjà été posée, mais quand avez-vous présenté cette demande?

**M. Paré:** Il y a environ un mois.

**M. Howe:** Comment a-t-on réagi? Avez-vous reçu une réponse?

**M. Allin:** Oui, on nous a répondu qu'on ferait une étude aussi complète que possible de la région, et qu'on nous en ferait part.

**M. Howe:** Vous a-t-on donné une date?

**M. Allin:** Dans environ deux mois, je crois. Mais je peux me tromper.

**M. Howe:** On ne vous a pas dit: «dès que possible»?

**M. Allin:** Comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas les lettres en main, et je peux me tromper, mais je crois qu'on a dit dans deux mois.

**M. Howe:** C'est le genre de réponse qu'on nous sert à la Chambre des communes: «dès que possible».

Cela m'inquiète un peu, monsieur le maire, quand vous dites que ces services ne sont jamais rétablis. C'est ce que le Comité essaie de faire avant tout, aller dans l'ouest de l'Ontario pour faire assez de tapage et de bruit pour qu'on rétablisse ces services qui sont si nécessaires. J'espère que nous pourrions montrer que votre pessimisme n'est pas fondé.

Nous apprécions l'appui que vous apportez au Comité dans les études qu'il a faites et qui indiquent que les compagnies de chemin de fer ont délibérément diminué la qualité de leurs services dans une telle mesure que les passagers ne veulent tout simplement plus les utiliser. Par conséquent, ils cessent d'être rentables et on les abandonne. Nous espérons sincèrement que si nous tenons d'autres audiences, les gens de votre région viendront appuyer le Comité de tous leurs efforts, parce que nous en avons besoin.

**M. Allin:** J'ai pensé, monsieur, profiter de l'occasion qui m'était offerte de rencontrer un groupe de personnes de marque, pour faire valoir ce point avec force, tout en demeurant modéré.

**M. Howe:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Oui. Merci, monsieur le président. Je ne sais pas si je dois poser cette question aux témoins, mais avez-vous, ou n'avez-vous pas demandé l'aide du gouvernement fédéral pour payer votre aéroport?

**M. Pare:** Seulement avec la demande que nous avons inscrite il y a un mois ou un mois et demi, mais jamais avant.

**M. Rock:** En d'autres termes, vous n'avez pas demandé d'aide, par exemple, à M. Marchand de l'Expansion régionale ou en vertu du programme d'Initiatives locales pour les travaux d'hiver, ou quelque chose de ce genre?

[Texte]

**Mr. Pare:** No, no, sir.

**Mr. Rock:** I do not know whether I am right or wrong but I believe there may be aid to paving airports if they could be used for emergency landing strips. Now, I am not sure about this.

**Mr. Pare:** We are not a federally designated area.

**Mr. Rock:** I can understand that. All right, you are not. You are quite right there.

I am not sure, but I thought there was a program in which the Department of Transport does help airports which could be used for emergency landing strips. I may be wrong on that, but there is a possibility that is true.

**Mr. Allin:** To answer your question, sir, the gentlemen who were down here requested that we look, say, at a five-year program, and start with a step at a time. Eventually, we hope before too long, we will have a paved airstrip.

Their suggestions were, and we agreed, that in our geographic position we do not expect an airport say like Windsor-London, because it would be foolish to expect such a thing when we are just 45 minutes away from the modern Windsor airport and the modern London airport. We felt we would want to work at a good charter service here that would handle roughly 95 per cent of the aircraft that would be in this area and to step up eventually into, as you say, a good charter airfield and a place for emergency landings, yes, and provide facilities for beacon night flights, for the whole thing that is necessary to make it what you would call a small, efficient, well-run airport.

• 1035

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Rock. We will start the second round with Mr. Harold Danforth.

**Mr. Danforth:** Thank you, Mr. Chairman. I will deal with the passenger service out of Chatham. One question that is always raised in the minds of Committee members where any municipality is concerned is whether any type of investigation has taken place which would show that if the passenger service was improved it would be used more. In other words, it could be that the mode of transportation has changed to the automobile and to the airplane to a degree that perhaps the added transportation system for rail passengers would not be utilized even as much as could be anticipated. Has there been any local survey made or any attempt made to assess whether or not the service would be used more if it were available?

**Mr. Pare:** There has not been any local survey made, Mr. Danforth. Are you suggesting that one should be undertaken?

**Mr. Danforth:** No, I am just wondering if one has been made. There is always the contention when such a service is discontinued that it could be utilized, and I wonder if this is bound up in fact. Would it be used more if it were revitalized and made more available? Is there any concrete reason to believe that it would be used more?

**Mr. Pare:** Possibly the suggestion that a survey of this type should be undertaken might be worthwhile.

[Interprétation]

**M. Pare:** Non, non, monsieur.

**M. Rock:** Je ne sais pas si j'ai raison, mais je crois qu'on peut obtenir de l'aide pour paver un aéroport s'il peut servir à des atterrissages d'urgence. Mais je n'en suis pas certain.

**M. Pare:** Notre région n'est pas désignée par le gouvernement fédéral.

**M. Rock:** Je comprends. Très bien, vous avez raison.

Je n'en suis pas certain, mais je croyais que le ministère des Transports avait un programme pour aider les aéroports qui peuvent servir aux atterrissages d'urgence. Je peux me tromper, mais il est possible qu'un tel programme existe.

**M. Allin:** Pour répondre à votre question, monsieur, les personnes qui sont venues ici nous ont demandé d'étudier un programme échelonné sur cinq ans, et de procéder par étapes. Nous espérons avoir une piste d'atterrissage pavée d'ici peu.

Nous avons convenu avec eux qu'étant donné notre position géographique, nous ne pouvions nous attendre à avoir un aéroport comme celui de Windsor ou de London, puisque nous ne sommes qu'à 45 minutes des aéroports modernes de Windsor et de London. Nous estimons pouvoir établir un bon service d'affrètement pour à peu près 95 p. cent des avions de notre région et, par la suite, nous pourrions éventuellement construire un aéroport d'affrètement et une juste pour les atterrissages d'urgence, mais il sera doté des installations nécessaires à l'affrètement de nuit, grâce aux balises, enfin tout ce qu'il faut pour en faire ce que vous appelez un petit aéroport efficace et bien dirigé.

**M. Rock:** Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Rock. Nous commencerons le deuxième tour par monsieur Harold Danforth.

**M. Danforth:** Je voudrais maintenant parler du transport ferroviaire des passagers au départ de Chatham. Les membres du Comité, chaque fois qu'il est question d'une municipalité, se demandent toujours si l'on a déjà fait une étude quelconque d'où il ressortirait que le service-passagers serait davantage employé s'il était amélioré. En d'autres termes, il se peut qu'on fasse appel à l'automobile et à l'avion à un point tel que malgré l'amélioration des transports ferroviaires, on les boude. A-t-on fait une étude à ce sujet, ou a-t-on essayé de calculer si ce service serait davantage utilisé s'il existait?

**M. Pare:** Aucune étude en ce sens n'a été faite ici, monsieur Danforth. Mais voulez-vous par cela nous suggérer d'en entreprendre une?

**M. Danforth:** Non, je voulais seulement savoir si cela avait été fait. A partir du moment où ce genre de service cesse de fonctionner, on prétend toujours qu'il est utile, et je me demande si c'est réel. S'en servirait-on davantage s'il était modernisé et plus facile d'accès? Y a-t-il une raison pratique qui permette de penser qu'on s'en servira davantage?

**M. Pare:** La suggestion d'une étude de ce genre mérite peut-être qu'on s'y arrête.



[Text]

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I know that in the person of Mr. Pare we have someone who is perhaps more cognizant about the other part of the transportation system in this area than most people, and this has to do with freight and freight rates out of this area. Some time ago, Mr. Chairman, there was a very, very comprehensive brief instituted through Windsor but participated in by the entire area which indicated what I considered to be a gross discrimination on freight rates from this area going either east or west. May I ask, Mr. Chairman, if there has been any change in this in recent years?

**Mr. Pare:** No, sir. The situation is still the same as it was at the time of the Royal Commission on Transportation.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, may I ask the witness if for the information of the Committee he could briefly indicate under the zone system how we are discriminated against, and perhaps Mr. Pare can recall an example which will give us an idea of how rough it is compared to other areas?

**Mr. Pare:** Briefly, under the freight rate equalization system that was instituted many years ago, it was a triangle stretching from Windsor to Sudbury to Montreal, all of the rail freight rates within that triangle were established on the basis of the Toronto rate, and on shipments west, even though it is possible to ship by short-line mileage through the United States, we still pay the rate from Toronto, but on shipments east it is necessary for manufacturers in this area to pay a rate based on the additional mileage between Windsor and Chatham and Toronto, and at the time of the Royal Commission on Transportation we had high hopes that this situation would be rectified. However, when the findings were published there was no mention of this problem.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I would like to have this clarified, because we ship a tremendous amount of goods and services out of this area. Is it not true, then, with the information given, and using Calgary as a terminal, that a factory in Toronto could ship goods to Calgary at the same freight rate as an identical factory in Chatham. Is that not true?

• 1040

**Mr. Pare:** That is my understanding.

**Mr. Danforth:** Is it not also true that, using the terminal of Halifax, not only do we have to pay as much for Toronto-Halifax but we have to pay the additional freight rate on a per mileage basis from Chatham to Toronto?

**Mr. Pare:** Yes, sir.

**Mr. Danforth:** I would like to point out to the Committee, Mr. Chairman, that this is rank discrimination as far as transportation from this area is concerned; because it is very difficult to encourage industry to locate in Chatham, especially industries of a type that are distributing to both coasts, when they can have, by locating in Toronto, this freight advantage which our local factories are not able to obtain. In many instances, this amounts to a considerable amount of money.

Mr. Pare, is it not true, then, that under these circumstances, a company in Toronto, producing a unit is able to provide that unit to a buyer in Halifax or overseas, using eastern ports, cheaper by reason of a differentiation in freight rate than a company in Chatham producing the same unit, with a consequent loss of business to Chatham? Am I correct in this assertion?

[Interpretation]

**M. Danforth:** Je sais que monsieur Pare est probablement mieux renseigné que quiconque sur l'autre domaine des transports dans cette région, c'est-à-dire le fret et le tarif du fret au départ d'ici. Un mémoire très complet, rédigé il y a quelques années par la ville de Windsor, avec le concours de toute la région, parlait d'une distinction injuste entre le tarif de fret pour les marchandises expédiées vers l'Ouest et vers l'Est. Cette situation a-t-elle changé au cours des dernières années?

**M. Pare:** Non, monsieur. Nous en sommes encore au même point qu'au moment des travaux de la Commission royale d'enquête sur les transports.

**M. Danforth:** Monsieur le président, le témoin pourrait-il, afin de mieux renseigner les membres du Comité, nous dire pourquoi le système des zones est injuste. Peut-être monsieur Paré pourrait-il nous donner un exemple illustrant en quoi la situation est plus défavorable ici qu'ailleurs?

**M. Pare:** En résumé, le système de péréquation des tarifs de transport, instauré il y a de nombreuses années, créait un triangle dont les sommets étaient Windsor, Sudbury et Montréal. Tous les tarifs de fret ferroviaire étaient établis d'après le tarif de Toronto. Pour les expéditions vers l'Ouest, même s'il est possible de diminuer la distance en expédiant les marchandises par les États-Unis, nos sommes quand même assujetties au tarif de Toronto. Mais pour les expéditions vers l'Est, les fabricants de la région doivent payer un tarif établi d'après la distance supplémentaire entre Windsor, Chatham et Toronto. Nous espérons vivement, pendant les travaux de la Commission royale d'enquête sur les transports, qu'on remédierait à cette situation. Toutefois, les conclusions de l'enquête passent ce problème sous silence.

**M. Danforth:** J'aimerais avoir plus de précisions à ce sujet, pare qu'une très grande quantité de marchandises sont expédiées de notre région. Par conséquent, il est faux, d'après les renseignements que nous avons, et en prenant Calgary comme destination qu'une usine de Toronto peut expédier des marchandises à Calgary au même tarif qu'une usine analogue établie à Chatham? C'est faux?

**M. Pare:** C'est ce que j'ai cru comprendre.

**M. Danforth:** N'est-il pas vrai que le transport via Halifax nous oblige non seulement à payer pour marchandises le tarif Toronto-Halifax, mais également le tarif supplémentaire Chatham-Toronto?

**M. Pare:** C'est exact.

**M. Danforth:** Je vous ferai remarquer, messieurs, que c'est là pure discrimination à l'égard de Chatham, car il est très difficile d'amener les industries à s'installer dans cette ville et surtout les qui alimentent les marchés aux deux extrémités du pays. Lorsqu'elles s'établissent à Toronto, elles bénéficient d'un avantage tarifaire dont nos usines sont privées. La plupart du temps, celles-ci doivent payer des sommes très élevées pour le transport.

Dans ce cas, est-il exact, monsieur Pare, qu'une firme qui expédie ses produits par les ports de l'Est peut les vendre moins cher à Halifax ou outremer en raison d'un tarif moins élevé, qu'une firme de Chatham qui fabrique les mêmes produits?

[Texte]

**Mr. Pare:** Yes, sir, and by the same token, we are really not able to take advantage of the shorter distances to western points because our rates to the West are established on the Toronto rates.

**Mr. Danforth:** In other words, if we could utilize American rails or we could utilize a transport system that would provide us with cheaper transportation, our rates are fixed and are based on the Toronto-Calgary or Toronto-Edmonton rate?

**Mr. Pare:** Yes, sir.

**Mr. Danforth:** Does this amount to a creditable amount in some instances?

**Mr. Pare:** Yes, it does, depending, of course, on the commodity rate that is established for the item being shipped. Freight rates are becoming more and more of a consideration in the plant location process as time goes on, particularly when you are talking about heavy, bulky items such as canned food products which are a big thing in this area. We have Libby's and Campbell's in the immediate Chatham area, and then, throughout the general area, we have H. J. Heinz, Green Giant and many, many more food processors. Transportation costs are important when it comes to getting your commodity to market.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I would like to ask the witness: is it not true that every time we have a percentage increase in rail-freight transportation, this problem is aggravated still more?

**Mr. Pare:** Well, when rates are increased on a percentage basis the gap between the lower rates and the higher rates continually widens, emphasizing the discrepancy between the various rates. Just as an example: a 10 per cent increase on a dollar commodity is 10 cents, whereas a 10 per cent increase on a 10 cent commodity is only a penny.

**Mr. Danforth:** Sir, was there not a very comprehensive brief prepared on this basic problem in the last few years?

**Mr. Pare:** Yes, sir. That goes back, I guess, to the early sixties when the Royal Commission on Transportation was established—1963 or 1964; somewhere around there. This was done on behalf of the associated chambers of commerce of southwestern Ontario.

**Mr. Danforth:** Was this brief presented to the government?

**Mr. Pare:** Yes, it was.

**Mr. Danforth:** Has there been any further brief or any up-to-date work done on that particular problem?

**Mr. Pare:** Not that I am aware of.

• 1045

**Mr. Danforth:** Would it be possible, Mr. Chairman, for copies of this brief to be made available to members of this committee?

**Mr. Pare:** I do not have copies but I think I can get some.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, would I be in order in requesting that if possible copies of this brief be sent to committee members at a later date? Since the conditions have not changed a great deal, it is information which I think could be used by the members in making the report because it does show how these rates work in a discriminate manner against various regions in the provinces and this is a striking example. Since the freighting out of goods is so vital to this area, I think that we should have available the picture as it is presented.

[Interprétation]

**M. Pare:** C'est juste, et de plus, même si notre situation géographique nous rapproche de l'Ouest, nous n'arrivons pas à en tirer profit parce que nos tarifs ont été établis sur la base de Toronto.

**M. Danforth:** En d'autres termes, comparativement aux tarifs ferroviaires américains ou à ceux de tout autre moyen de transport moins coûteux, nos tarifs correspondraient à ceux de Toronto-Calgary ou de Toronto-Edmonton?

**M. Pare:** En effet.

**M. Danforth:** S'élèveraient-ils à un montant acceptable?

**M. Pare:** Oui, compte tenu, évidemment, du tarif marchandises fixé. De plus en plus le coût du fret entre en ligne de compte dans le choix de l'emplacement d'une usine, surtout quand elle fabrique des marchandises aussi lourdes que des conserves. Libby, Campbell, H. G. Heinz, Green Giant et de nombreux fabricants du secteur alimentaire se sont établis dans la région de Chatham. Les frais de transport sont à considérer quand vient le temps d'acheminer les produits vers les marchés.

**M. Danforth:** Monsieur Pare, une augmentation de tarifs ferroviaires n'aggrave-t-il pas le problème?

**M. Pare:** Quand le pourcentage de base augmente, l'écart entre le tarif le plus bas et le tarif le plus élevé s'agrandit. Ainsi, une augmentation de 10 p. 100 se traduira par dix cents sur un article d'un dollar et un cent sur une article de dix cents.

**M. Danforth:** N'a-t-on pas préparé un mémoire complet sur cette question, au cours des années passées?

**M. Pare:** En effet, 1963 ou 1964, lors de la création d'une Commission royale d'enquête sur le transport. Cette enquête a été menée au nom des chambres de commerce du sud-ouest de l'Ontario.

**M. Danforth:** A-t-on présenté ce mémoire au gouvernement?

**M. Pare:** Oui.

**M. Danforth:** Par la suite, y a-t-il eu d'autres mémoires ou d'autres études sur cette question?

**M. Pare:** Pas à ma connaissance.

**M. Danforth:** Monsieur le président, pourrait-on obtenir des exemplaires du mémoire pour les membres du comité?

**M. Pare:** Je n'en ai pas d'autres mais je pourrais vous en procurer, je crois.

**M. Danforth:** Monsieur le président, le règlement m'autorise-t-il à demander que des exemplaires du mémoire soient remis aux membres du comité à une date ultérieure? Comme les conditions sont sensiblement les mêmes, ces renseignements pourraient aider les membres du comité à rédiger le rapport parce que le mémoire montre très clairement que les tarifs sont nettement discriminatoires pour certaines régions de la province. Comme les transports sont un élément vital de l'économie de ces régions, je crois qu'il serait souhaitable d'en faire la description complète.



## [Text]

**The Vice-Chairman:** Do the members agree?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Danforth:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Danforth. Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** I wish to thank the Commissioner for the explanation that he has given and perhaps I should not direct my question to him. While he has covered the matter of general freight rates as far as industrial product is concerned, I wonder if the situation with agricultural products in this part of the country is even worse than he has described, having regard to the fact that there are subsidized freight rates on western feed grains and we are in competition—Kent county corn growers versus the Saskatchewan barley growers in the Montreal market. Have you any comments on that?

**Mr. Pare:** No, sir. This is a very complex subject and frankly, I do not consider myself to be knowledgeable on it by any stretch of the imagination.

**Mr. McCutcheon:** But you would agree with me that as far as agricultural product from this area is concerned, we are as much at a disadvantage as the manufacturer is and probably even more.

**Mr. Pare:** I would say so.

**Mr. McCutcheon:** What is the average rate per cwt. of common freight from here to Toronto?

**Mr. Pare:** I could not give you that figure.

**Mr. McCutcheon:** As I understand from your evidence and as Mr. Danforth mentioned, in competing in the east, in effect from here to Toronto, a flat rate or whatever they charge would be a disadvantage for our people.

**Mr. Pare:** Yes. It is an additional cost that certainly affects our competitive position.

**Mr. McCutcheon:** Yes. Is there much use of United States rail lines from this area for products going west?

**Mr. Pare:** I do not know what the percentage might be. The only real advantage at the moment is in the time saving because the rates, as I mentioned earlier, are established on the Toronto rate even though we are using the short line mileage through the U.S.

**Mr. McCutcheon:** This brings up the next question. Have you any comparison between freight rates of the U.S. lines coming from the west and our own national railroads?

**Mr. Pare:** No, sir.

**Mr. McCutcheon:** You might suggest that they are a bit cheaper. Thank you. I have no further questions.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McCutcheon. Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** Mr. Chairman, I know several companies that haul their freight going to western Canada to trains in Detroit to beat the rate for loading in Windsor by a substantial amount.

## [Interpretation]

**Le vice-président:** Tout le monde est-il d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Danforth:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Danforth. Monsieur McCutcheon.

**M. McCutcheon:** Je désire remercier le Commissaire pour les explications qu'il nous a fournies mais peut-être vais-je m'abstenir de lui poser des questions. Il nous a décrit la situation en ce qui concerne les tarifs généraux dans le domaine du transport des produits industriels, mais je me demande si la situation n'est pas plus grave en ce qui concerne le transport des produits agricoles, du fait que l'Ouest reçoit des subsides pour le transport du grain. Sur le marché de Montréal, nous autres producteurs de maïs du comté de Kent, sommes directement en concurrence avec les producteurs d'orge de la Saskatchewan qui reçoivent des subsides pour le transport de l'orge. Pourriez-vous nous donner votre opinion à ce sujet?

**M. Pare:** Non monsieur. C'est un sujet très complexe et comme je ne suis pas un expert, je ne tiens pas à me lancer dans ce qui ne pourrait être de ma part que suppositions.

**M. McCutcheon:** Mais vous admettez que dans le domaine du transport des produits agricoles nous sommes autant, sinon plus défavorisés que dans celui du transport des produits industriels.

**M. Pare:** Je le crois.

**M. McCutcheon:** Quelle est la moyenne des tarifs du fret ordinaire d'ici à Toronto?

**M. Pare:** Je ne possède aucun chiffre à ce sujet.

**M. McCutcheon:** D'après les indications, et selon M. Danforth, les tarifs uniformes seraient désavantageux pour l'Est dans le transport des marchandises.

**M. Pare:** En effet, ce sont des coûts additionnels qui nuisent à notre situation concurrentielle sur le marché.

**M. McCutcheon:** Se sert-on beaucoup des voies ferrées américaines pour transporter les produits de ces régions vers l'Ouest?

**M. Pare:** Je ne sais pas jusqu'à quel point on s'en sert. Pour le moment, le seul avantage qu'on retire est une économie de temps, les tarifs étant, comme je l'ai dit plus tôt, basés sur le tarif de Toronto, même si les distances sont plus courtes en passant par les États-Unis.

**M. McCutcheon:** Ceci amène ma deuxième question. Avez-vous établi une comparaison entre les tarifs ferroviaires américains pour le transport des marchandises venant de l'Ouest et ceux de nos chemins de fer nationaux?

**M. Pare:** Non, monsieur.

**M. McCutcheon:** On peut supposer qu'ils sont un peu meilleur marché. Merci, je n'ai pas d'autres questions.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McCutcheon. Monsieur Whelan.

**M. Whelan:** Je connais plusieurs entreprises qui transportent leurs produits à Détroit, évitant ainsi le chargement à Windsor. Elles font ainsi des économies substantielles.

[Texte]

**Mr. Pare:** Yes. I understand there are instances where you can get around it by rebilling out of Detroit.

**Mr. Whelan:** I want to ask the Mayor one question. You said that it did not do much good to make representations because you never knew of one in which they closed the services off and ever reinstituted it or put it back on the rails. Mr. Chairman, I know that you are used to being on the rails. I just wonder if you feel from what you have said about the CNR that Crown corporations are immune to public representation?

• 1050

**Mr. Allin:** No, I do not believe they are, Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** I think they are.

**A witness:** Of course it is not the CBC, Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** I watch that program on TV, I think it is an American program, but they call it "The Untouchables".

**Mr. Howe:** Of course, Mr. Chairman, Mr. Whelan was not here yesterday when we noted the fact that the Minister of Transport has the final say in all these things. If he is approached and turns it down that is it; but he can veto what the Canadian Transport Commission does.

**Mr. Whelan:** He can review it and the Cabinet can review it and they have to have further hearings on it, but my experience has been that very rarely, if ever, anything that they decide is ever vetoed by anybody as far as that goes, and this is what I am saying. I could care little if it is the Minister or anybody else. Since I have been in politics and before that even, nobody seemed to be able to tell them just what to do as far as that goes.

Again getting back to the airport, the CNR has a tack alongside the Windsor airport. What about a fast commuter train, say 30 minutes to downtown Chatham from the airport?

**Mr. Allin:** I think it may be possible, Mr. Whelan. Geographically, the airport in Windsor, as you are aware, is a relatively short run to Chatham. If you behave yourself and stay within the speed limit it can be done in 45 minutes and less if you are in a hurry.

**Mr. Whelan:** Yes.

**Mr. Allin:** I do not know whether a commuter train would be the answer or not. I really cannot answer that.

**Mr. Whelan:** When one travels on the trains in Europe and see how the trains are run they appear to be efficient. When members of Parliament travel in Europe generally we have a terminology that describes them as first class tramps". We ride in the regular trains which is a good experience because you do learn how other trains operate. We think we are so much further advanced than they are, but they have good highways; I am thinking particularly of West Germany, and to watch their train service move there and then travel on their super highways where there seems to be a lot of cars, I just cannot understand how—maybe we have all been negligent—municipal politicians, other kinds of politicians and everybody for not raising enough hell with them.

[Interprétation]

**M. Pare:** Oui. Je sais que dans certains cas on peut éviter les frais de chargement à Windsor en faisant facturer les marchandises à Détroit.

**M. Whelan:** Je voudrais poser une question à M. le maire. Vous avez dit que tous griefs contre les sociétés de chemins de fer étaient inutiles parce que, à votre connaissance, on n'a jamais rétabli un service qu'on avait abandonné. Monsieur le président, les chemins de fer sont un domaine que vous connaissez bien et d'après vos propos au sujet du CN, croyez-vous que les sociétés d'État soient à l'abri de tout grief?

**M. Allin:** Non, monsieur Whelan, je ne le crois pas.

**M. Whelan:** Je suis sûr du contraire.

**Une voix:** Il ne s'agit pas de Radio-Canada, monsieur Whelan.

**M. Whelan:** J'ai vu à la télévision américaine, je crois, un programme intitulé «The Intouchables».

**M. Howe:** Monsieur Whelan n'était pas ici hier quand nous avons constaté que, finalement, le ministre a toujours le dernier mot. S'il tourne court à toutes nos demandes, que peut-on faire? Cependant, le ministre peut opposer son veto à toute initiative de la Commission des transports.

**M. Whelan:** Il peut vérifier les plaintes, en faire la critique; il faut qu'on entende les témoins. Mais à ma connaissance, jamais je n'ai vu quelqu'un bloquer un projet qu'un ministre avait l'intention de mener à bien. Aussi, peu importe que ce soit le ministre ou quelqu'un d'autre, personne n'a pu obtenir d'eux la moindre concession dans ce domaine.

Pour revenir à la question de l'aéroport, il y a une voie ferrée du Canadien National le long de l'aéroport de Windsor. Pourquoi ne pas y faire passer un train de banlieue, il pourrait faire le trajet de l'aéroport à la banlieue de Chatham en 30 minutes?

**M. Allin:** Je crois que ce serait possible, monsieur Whelan. Sur la carte, la distance de l'aéroport à Chatham est très courte. En voiture, si vous respectez le code de la route, il vous faut 45 minutes pour couvrir cette distance; bien sûr, si vous n'êtes pas sage, vous pouvez la franchir en moins de temps.

**M. Whelan:** Je le crois.

**M. Allin:** Je ne sais vraiment pas si un train de banlieue ne serait pas la bonne solution à ce problème.

**M. Whelan:** Lorsqu'on voyage en Europe par le train, on peut se rendre compte de l'efficacité, du moins apparente, de leurs réseaux de chemins de fer. Lorsque des députés voyagent en Europe par le train, on les appelle des «vagabonds de première classe». Nous avons pris les trains ordinaires car il est bon de connaître le système ferroviaire des autres pays. Nous nous croyons beaucoup plus avancés qu'eux mais j'ai été surpris de l'efficacité des trains et des autoroutes, particulièrement en Allemagne de l'Ouest. lorsqu'on regarde leurs trains et qu'on voit les autoroutes bondées de voitures, on se demande si on n'a pas fait fausse route, si nos politiciens de tout acabit ne sont pas montrés négligents et si on n'aurait pas dû les acculer au pied du mur.



[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Whelan, Mr. Pare wishes to speak.

Mr. Pare: A large percentage of the use of our airport is to provide maintenance parts for machinery and equipment in the plants around town, particularly International Harvester and the food processors such as Libby's and Campbell's, and by having a fast charter air service into the Chatham airport it precludes the need for keeping large stocks of replacement parts on hand. If they run into a problem they can get hold of one of their branch plants or parent company and have parts flown in in short order; it reduces the cost of keeping replacement parts warehoused at every location.

Mr. Whelan: But I am still amazed about these other. I just looked quickly through your brief and I see four of them using Detroit airports which does not make much sense to me, because there are customs officers at the Windsor airport practically at all times. Why they go into Detroit and not land at Windsor? As you say, they are only 45 minutes from Chatham but it would take them an hour and 45 minutes from the Detroit airport, at least, by the time they went through customs at the bridge or the tunnel too.

Mr. Pare: I appreciate your concern, I cannot really understand it.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Whelan. Mr. Saltsman.

Mr. Saltsman: Thank you, Mr. Chairman. I would like to address my comments to His Worship and reply to the questions raised by Mr. Skoberg. One thing emerged very clearly and this is the kind of grievance that I have with other municipalities.

The municipalities seem to be determined to cut each others' throats. I am not saying specifically Chatham; I think this is generally true of the municipalities when it comes to things like discontinuing passenger services. When the City of Galt lost its passenger service and went before the hearing it was there alone. There was no single municipality backing up the City of Galt's loss. Now I realize municipalities have their own problems, things that are very urgent to them, but I think there is a failure in this sense and I am sure the city of Galt has been equally as guilty when it came to discontinuance of passenger services in other parts of the province.

• 1055

However, there should be some mechanism through the mayors and reeves association for the municipalities to assist each other at these hearings, because when a municipality goes before the hearing and it is there alone and no other municipalities along the line are raising any objections, they are lost. They say, well, you are the only one that wants it left on; the others say they do not care. So off it comes.

This is really the only comment I want to make to you, Your Worship. I realize it is a problem and I am not pointing any fingers because I think all municipalities are guilty of this but if we are going to have something done about passenger services across Canada the municipalities are going to have to confer with and assist each other when any one of them is in danger of losing its passenger services.

[Interpretation]

Le vice-président: Monsieur Whelan, M. Pare désire parler.

M. Pare: Notre aéroport sert en grande partie au transport des pièces et du matériel jusqu'aux usines de la ville, surtout l'International Harvester, ainsi qu'aux conserveries comme Libby et Campbell, et en pouvant nolisier facilement les vols, on n'a pas besoin de garder de grandes réserves de pièces. Si ces entreprises ont quelques difficultés, elles ont vraiment intérêt à commander les pièces de rechange, pour elles ou pour leurs filiales, car c'est moins coûteux que de louer des entrepôts pour garder les pièces en stock.

M. Whelan: Je demeure néanmoins très étonné au sujet des autres entreprises. Je n'ai fait que feuilleter votre mémoire et j'ai découvert que quatre d'entre elles se servaient de l'aéroport de Détroit, ce qui à mon avis, n'est pas très logique parce qu'il y a des officiers de douanes en permanence à l'aéroport de Windsor; pourquoi atterrir à Détroit et non à Windsor? Comme vous l'avez dit tout à l'heure, il n'y a que 45 minutes de Chatham à l'aéroport de Windsor et il en faut 45 de Détroit à l'aéroport en comptant les douanes, le pont et le tunnel.

M. Pare: J'apprécie votre intérêt pour cette question, mais je n'y comprends rien moi non plus.

Le vice-président: Merci, monsieur Whelan. Monsieur Saltsman.

M. Saltsman: Merci monsieur le président. J'aimerais donner mon avis, et répondre aux questions soulevées par M. Skoberg. Il y a un aspect de ce problème qu'on peut cerner très facilement dans ces conflits.

Les diverses municipalités semblent déterminées à se trancher mutuellement la gorge. Je ne fais pas spécialement allusion à Chatham, je crois que c'est le cas de toutes les municipalités lorsqu'il s'agit de supprimer un service de passagers. Lorsque la ville de Galt a perdu son service de passagers et qu'elle a comparu à l'audience elle était seule. Aucune municipalité n'a voulu combler ses déficits. Je sais bien que les autres ont aussi des problèmes urgents, mais à mon avis, il y a là une faiblesse, et je suis sûr que la ville de Galt était autant responsable de la suppression du service de passagers dans d'autres régions de la province.

Il devrait toutefois exister une sorte de mécanisme prévu par les associations de maires et de reeves, grâce auquel

les municipalités pourraient s'entraider aux audiences, parce que lorsqu'une municipalité comparait seule à une audience, sans d'autres pour soulever des objections, ses représentants sont perdus. Ils leur disent qu'ils sont les seuls à vouloir maintenir le service; les autres disent que cela leur est égal. Et voilà, ça saute.

C'est la seule remarque que j'aie à vous faire, Votre Honneur. Je sais que c'est un problème, et je n'accuse personne, parce que je crois que toutes les municipalités en sont coupables. Mais si on veut faire quelque chose à ce propos, il faut que les municipalités en discutent et s'entraident lorsqu'une est en danger de perdre son service de passagers.

## [Texte]

**Mr. Allin:** To answer that, sir, next month in Ottawa, starting June 18, the two powers in the province, the mayors and reeves and the others will have amalgamated and after that particular convention is over there may be a lot more screaming than a lot of people are willing to bargain for. They have realized over the years that by giving one association one little bit of honey and keeping the other one away,—all municipalities are involved—they kept the larger municipalities sort of apart from the minor municipalities, in other words keep them apart, keep them split, give them each a little bit of something, that kept them happy. Now the amalgamation is here and it is going to be an awfully strong, powerful voice.

**The Vice-Chairman:** Anybody else for the second round? Mr. Danforth starting on the third round.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I would like to develop another part of the airport subject that was touched on previously. This concerns freight coming into and going out of the airport. Can you give us any indication how much freight is at present being moved into and out of the airport and what the potential would be or could be if the facilities were improved?

Mr. Pare touched on the fact that some of the companies could utilize the airport to fly in special repair parts or special pieces of equipment, but certainly there must be many companies in this area that provide special equipment and services that could be utilized in other areas. Has there been any survey, or can any indication be given, of the amount of freight that could go into and out of the airport?

**Mr. Pare:** No, sir, my statement was based largely on conversation with local industrialists. Some of them mention this fact in their letter supporting our application. It is unfortunate that until the present airport manager was appointed—I hate to say it—adequate records were not kept at the airport to determine just what freight and passengers were going in and out of the airport.

**Mr. Danforth:** May I explore this a little further, Mr. Chairman, with the industrial commissioner? In conversations which you must have had with the heads of the various industries in Chatham, did you get any impression that there would be, or were any commitments made to, a greater utilization of the airport?

**Mr. Pare:** A number of them mentioned in their letters that if adequate facilities were available they would certainly take advantage of them and air service in and out of Chatham would be increased.

**Mr. Danforth:** Does this, Mr. Chairman, confine itself in the main to office staff, office personnel and company heads or was there an indication that there could be a development of freighting service?

**Mr. Pare:** The primary concern at this point seems to be with the transportation of people.

• 1100

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I think what the Committee would like to know is how many people are involved. I know that it is impossible for the witness to say 50 or 100 or 150 in a 12-month period, but perhaps we could arrive at some basic picture if we could have an indication of how many industries in Chatham and the surrounding district could be serviced in this fashion.

## [Interprétation]

**M. Allin:** Le mois prochain à Ottawa, à partir du 18 juin, les deux forces de la province, les maires et les reeves et les autres, se seront associées, et après ce congrès, il y aura sans doute plus d'engueulades que personne n'en aurait voulu. Ils se sont rendu compte, au cours des ans, qu'en donnant une petite cuillerée de miel à une association sans en donner à l'autre, toutes les municipalités sont impliquées; ils ont ainsi créé une nette séparation entre les grandes municipalités et les autres moins importantes. Maintenant, il y a la fusion, et elle va fonder une voix très forte et très influente.

**Le vice-président:** Personne d'autre pour le deuxième tour? Monsieur Danforth, commencez le troisième.

**Mr. Danforth:** Monsieur le président, j'aimerais revenir au sujet des aéroports et parler des marchandises qui arrivent à l'aéroport et de celles qui en partent. Pouvez-vous nous donner une idée du volume de marchandises qui circulent dans l'aéroport, et du potentiel réalisable si les installations étaient mieux aménagées?

M. Pare a mentionné que certaines sociétés pourraient utiliser l'aéroport pour faire venir des pièces de rechange ou des pièces spéciales d'équipement. Mais il existe sûrement des sociétés dans la région qui fournissent des pièces d'équipement dont d'autres régions pourraient avoir besoin. A-t-on fait un relevé ou du moins a-t-on une idée du volume des marchandises qui passent par l'aéroport?

**M. Pare:** Non, monsieur. Mon rapport se fonde surtout sur des conversations que j'ai eues avec des industriels de la région. Certains le mentionnent dans la lettre qui appuie notre demande. Malheureusement, avant la nomination de l'administrateur actuel de l'aéroport, on ne gardait aucun registre des marchandises ou des passagers qui passaient par l'aéroport.

**M. Danforth:** Puis-je approfondir un peu, monsieur le président, en interrogeant le commissaire aux industries? Dans le courant des conversations que vous avez dû tenir avec les chefs des différentes industries de Chatham, avez-vous eu l'impression que ceux-ci s'engageaient à se servir plus souvent de l'aéroport?

**M. Pare:** Un certain nombre d'entre eux disent dans leurs lettres que si les installations étaient mieux aménagées, ils profiteraient sûrement plus du service aérien qui dessert Chatham.

**M. Danforth:** Est-ce que cela se limiterait au personnel de bureau et aux cadres des sociétés ou cela impliquerait-il aussi une augmentation du volume des marchandises?

**M. Pare:** On se préoccupe surtout à ce stade des services de passagers.

**M. Danforth:** Monsieur le président, je crois que le Comité veut savoir le nombre de personnes en cause. Je sais qu'il est impossible pour les témoins de nous donner des chiffres comme 50, 100 ou 150 sur une période de 12 mois; mais peut-être pourrions-nous avoir une idée approximative si nous connaissions le nombre d'industries à Chatham ou dans ce secteur qui pourraient être desservies de cette façon.



[Text]

**Mr. Pare:** We have something like 85 industries, 20 of which are probably large enough to use air service.

I have underlined sections of some of the letters that we have received in support of this presentation.

In the case of International Harvester, they say: "We find that, in the year 1970, it was necessary to charter aircraft 37 times to bring in urgently needed materials to keep assembly lines operative. During 1971, it was necessary to use 18 charter flights, again all landing in Detroit". It goes on to say; "We are still two hours from the line and we need faster service. Because of the lack of a suitable landing strip, very little chartering is done for personnel. We could have use for charter flights or commuter service averaging approximately one week since personnel are continually travelling both to and from this operation and our U.S. plant. There is also a need to travel to other metropolitan areas, such as Hamilton, Toronto, etc., for connection with existing air service to other major centres".

I think this gives us a pretty good example of the type of use that we could expect to be made of upgraded airport facilities.

**Mr. Danforth:** There is one other aspect, Mr. Chairman, that I would like to deal with just briefly. We have not touched on the point that more and more private individuals are obtaining airplanes and either using them strictly for pleasure or for a combination of business and pleasure. Can the witness give us any indication of how many private planes it could be anticipated this airport could service if the facilities were improved?

**Mr. Pare:** I do not know really what we could anticipate but I can give you some indication of what is out there now, and this, again, is included in the brief.

At the moment, we have Sontair, which has two single-engine and one twin-engine aircraft used primarily for flying training and charter service. The indicate that in 1970 they carried 25,000 lbs of freight and 340 passengers, with 3,500 takeoffs and landings during the year 1971.

We have W. G. Thompson, a grain dealer in Chatham. He has one twin-engine aircraft based at the Chatham airport which he uses for visiting other plants, and he had 300 takeoffs and landings during the year 1971.

Chatham Flying Club have one aircraft, single engine, which is used for pleasure flying, and in 1971 they had 800 takeoffs and landings. The Chatham Air Cadet Squadron has three gliders based at the Chatham airport and they are used for flying instruction and training for the cadets; and it had 1,500 takeoffs and landings. During the summer months, these gliders are used almost daily, as well as on weekends in the winter when the ground is hard.

There are three other pleasure aircraft based at the airport with a total of about 600 takeoffs and landings. Eaton Springs have two twin-engine aircraft which are based outside Chatham; they carried 60 passengers into Chatham from their other plants in 1971.

Ontario Lands and Forests have a variety of aircraft, of course, and they brought in 100 passengers during the year. Kysor Industries of Canada, Limited, in Ridgetown have one twin-engine aircraft which they use to bring people in on an irregular basis.

**Mr. Danforth:** Thank you, Mr. Chairman.

[Interpretation]

**M. Pare:** Il y a environ 85 industries dont probablement 20 sont assez importantes pour utiliser un service aérien.

J'ai souligné certains extraits de quelques lettres que nous avons reçues et qui appuyaient ce mémoire.

La compagnie *International Harvester* a dit: «En 1970, il a fallu nolisier un avion à 37 reprises pour transporter d'urgence de l'outillage pour maintenir la continuité des chaînes de montage. En 1971, il a fallu le faire 18 fois et toujours encore à destination de Détroit.» Ils poursuivent ainsi: «Nous sommes encore à deux heures de l'aéroport et nous avons besoin d'un service plus rapide. A cause de l'absence d'une piste d'atterrissage convenable, on nolisier très peu d'avions pour le personnel. Nous pourrions nolisier des avions ou utiliser un service frontalier environ une fois par semaine puisque les membres de notre personnel voyagent souvent entre notre usine ici et celle des États-Unis. Il faudrait aussi aller dans les régions métropolitaines telles que Toronto, Hamilton, etc. pour assurer la correspondance avec les autres lignes aériennes qui vont dans les principaux centres.»

Je crois que nous avons là un très bon exemple de l'utilisation que l'on pourrait faire des installations améliorées de l'aéroport.

**M. Danforth:** Il y a un autre aspect, monsieur le président. Je voudrais en parler brièvement. Nous n'avons pas considéré le fait que de plus en plus de particuliers achètent des avions et s'en servent pour leur plaisir, pour les affaires ou pour les deux en même temps. Le témoin peut-il nous donner une idée du nombre d'avions privés que pourrait accueillir l'aéroport, si les installations étaient améliorées?

**M. Pare:** Je ne peux pas faire de prévisions, mais je peux vous donner une idée du nombre d'avions qu'il y a actuellement. D'ailleurs, vous trouverez cela dans le mémoire.

Il y a Sontair qui possède deux monomoteurs et un bimoteur qui servaient à l'entraînement de pilotes et au service de nolisement. En 1970, ils ont transporté 25,000 livres de marchandises et 340 passagers, et il y a eu 3,500 décollages et atterrissages en 1971.

Il y a aussi monsieur W. G. Thompson, marchand de grain à Chatham, qui possède un bimoteur stationné à l'aéroport. Il l'utilise pour visiter d'autres installations; en 1971, il a effectué 300 atterrissages et décollages.

Le *Chatham Flying Club* a un monomoteur qui sert aux vols de plaisance; en 1971, il a décollé et atterri 800 fois. Le *Chatham Air Cadet Squadron* possède trois planeurs qui sont stationnés à l'aéroport de Chatham et qui servent à l'entraînement des cadets; ils ont atterri et décollé à 1,500 reprises. Durant l'été, ces planeurs sont utilisés quotidiennement, ainsi qu'en hiver pendant les fins de semaine, lorsque le terrain est suffisamment dur.

Il y a encore trois autres avions de plaisance basés à l'aéroport qui ont un total de 600 atterrissages et décollages. Eaton Springs possède aussi deux bimoteurs qui sont basés à l'extérieur de Chatham. En 1971, ils ont transporté à Chatham 60 passagers de leurs autres usines.

L'*Ontario Land and Forests* possède des avions de divers types aussi; ils ont transporté 100 passagers cette année. A Ridgetown, *Kysor Industries of Canada Limited* a un bimoteur qu'ils utilisent de façon irrégulière.

**M. Danforth:** Merci, monsieur le président.

## [Texte]

**Mr. McCutcheon:** I have two short questions to ask Mr. Pare.

Has your Chamber or municipality consulted with outside industrialists, and I am referring now to Wallaceburg, Dresden, et cetera, concerning their potential use of this airport?

**Mr. Pare:** No, sir.

**Mr. McCutcheon:** I assume most of this consultation was with your local industrialists and you have not consulted with outsiders on their potential?

**Mr. Pare:** No, sir, we have not.

**Mr. McCutcheon:** Then I also take it that you have not consulted with outside municipalities on their willingness to co-operate with you in this airport on a financial basis.

**Mr. Pare:** No, sir.

**Mr. McCutcheon:** I have no further questions.

**The Vice-Chairman:** This completes the brief of the Chatham Chamber of Commerce and the Chatham Industrial Commission. I want to take this opportunity of thanking his Worship, Mayor D. G. Allin, and Mr. Pare for a very interesting brief and all their interesting comments.

**Mr. Allin:** Thank you, Mr. Chairman and gentlemen, for your patience.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, on a point of order, before you call the next witness, could we have the concurrence of the Committee, in view of the significant position taken and the recommendations made in the brief of the Province of Ontario at London yesterday, in requesting the Ontario Minister of Transport and Communication to have, if at all possible, a representative from his department at either Stratford or Walkerton to answer questions concerning the brief that was presented? It was an excellent brief and I know that all of us on the Committee would like to obtain the position of the Province of Ontario in this regard.

That is a suggestion. Naturally, I will not move it.

**The Vice-Chairman:** Are there any comments on the suggestion?

**Mr. Whicher:** It would be a very good idea, Mr. Chairman, to have somebody. The chap yesterday just presented the brief and did not comment on it. I think Ontario would be pleased to provide somebody.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, have they provided us with copies of their brief?

**The Vice-Chairman:** Yes, we got the brief yesterday.

We will contact the Department of Transport for the province to see if they will have somebody here at Stratford or Walkerton. Is that agreeable?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, we have two representatives from the Department of Transport in Toronto here and you could probably indicate to them that there has been a suggestion that somebody in an official capacity meet the Committee in Stratford or Walkerton.

## [Interprétation]

**M. McCutcheon:** J'ai deux brèves questions à poser à M. Pare.

Votre Chambre de commerce ou votre municipalité ont-elles consulté des industriels de l'extérieur?—je fais allusion à Wallaceburg, Dresden et ainsi de suite—à propos de l'utilisation possible de l'aéroport?

**M. Pare:** Non, monsieur.

**M. McCutcheon:** Je présume que vous avez surtout consulté les industriels de la région et non pas ceux de l'extérieur.

**M. Pare:** C'est exact.

**M. McCutcheon:** Je peux donc conclure que vous n'avez pas consulté d'autres municipalités quant à leur volonté de coopérer avec vous sur un plan financier pour cet aéroport.

**M. Pare:** Non, monsieur.

**M. McCutcheon:** Je n'ai pas d'autres questions.

**Le vice-président:** Nous en avons donc terminé avec le mémoire de la Chatham Chamber of Commerce et de la Chatham Industrial Commission. Je profite de l'occasion pour remercier monsieur le maire D. G. Allin et M. Paré pour leurs observations et leur exposé très intéressants.

**M. Allin:** Merci, monsieur le président et vous aussi, messieurs, de votre patience.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'aimerais faire appel au règlement avant que vous ne cédiez la parole au prochain témoin. A la suite de la position et des recommandations contenues dans le mémoire de la province d'Ontario présenté hier à London pouvons-nous avoir l'accord du comité pour demander au ministre ontarien des Transports et Communications d'envoyer, si possible, un représentant de son ministère, à Stratford ou à Walkerton, pour répondre aux questions relatives au mémoire? Il s'agit d'un excellent mémoire, et je sais que tous les membres du comité aimeraient connaître la position de l'Ontario à cet égard.

Ce n'est qu'une proposition. Naturellement, je ne veux pas en faire une motion.

**Le vice-président:** Quelqu'un a-t-il des remarques à faire à propos de cette proposition?

**M. Whicher:** Ce serait une très bonne idée, monsieur le président. Hier, on n'a fait que présenter le mémoire sans le commenter. Je crois que l'Ontario aimerait avoir un représentant au comité.

**M. McNulty:** Nous a-t-on fourni des exemplaires du mémoire?

**Le vice-président:** Oui, nous avons reçu le mémoire hier.

Nous entrerons en contact avec le ministère des Transports de la province pour savoir s'il enverra un représentant à Stratford ou à Walkerton. Est-ce accepté?

**Des voix:** Accepté.

**Le vice-président:** Merci.

**M. Howe:** Nous avons deux représentants du ministère des Transports de Toronto ici-même, et vous pourriez peut-être leur indiquer que l'on a proposé qu'un représentant officiel rencontre le comité à Stratford ou à Walkerton.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Will the two provincial representatives contact their provincial Transport Minister and have somebody at Walkerton or at Stratford so that they can be questioned by members of this Committee?

**Mr. Murray Lister (Ontario Department of Transport):** Mr. Chairman, I will undertake to contact the office on that matter. I do not expect we will be able to have anybody at the later hearings, but I will check on that.

**The Vice-Chairman:** We will be at Stratford tomorrow and in Walkerton on Thursday, and we would be pleased if you would contact him.

I now would like to call on Mr. David Bell, Chairman of the Sarnia and District Chamber of Commerce, Transport Committee. Mr. Bell is accompanied by Mr. Paul D. Blundy, the Mayor of the City of Sarnia. Will you gentlemen come forward, please.

• 1110

Gentlemen, I think we all have a copy of this brief. It is the one entitled "Continuation of Rail Passenger Service to Sarnia and Lambton County by Canadian National Railway", submitted by the Sarnia and District Chamber of Commerce. I will ask Mr. Bell to present the brief.

**Mr. David Bell (Sarnia and District Chamber of Commerce):** Gentlemen, as you know, the Canadian National Railway has put in a request to discontinue the rail passenger service to Sarnia, and as a representative of the Sarnia and District Chamber of Commerce I want to oppose the discontinuation of that rail service.

I think we can skip a lot of the brief. This particular chamber of commerce covers, apart from the city of Sarnia itself, the village of Point Edward, the Township of Sarnia, the Township of Moore and the Village of Courtright, all in Lambton County. We have 595 companies with 809 members.

The official policy of the Sarnia and District Chamber of Commerce relative to the continuation of this rail passenger service was, and I quote:

RESOLVED, that the Sarnia and District Chamber of Commerce oppose the request of the Canadian National Railways for discontinuation of passenger service to Sarnia, and request that the City of Sarnia adopt a like position.

This was carried at meetings of both the Executive and the Board of Directors of the Chamber of Commerce.

The reasons, of course, are important. The first reason for wishing to retain the passenger service is dependability. During inclement weather it is frequently impossible to travel from Sarnia by car, bus or plane. I would dispute "car", because usually you can get through, in my experience; but certainly "plane" has given us problems for, apart from industrial disputes, which can happen in either area, the plane has been grounded due to fog. This is not only in winter; it happened a couple of weeks ago. As it is imperative that students and businessmen continue with their commitments, we need this transportation method—it is very, very, necessary indeed.

From an economy point of view, rail transportation service is one of the cheapest ways of getting to and from Toronto, and as of yesterday the rates for the various modes of transportation are: by train, \$6.50 from Sarnia to Toronto, with the time to get from one to the other of four hours; the bus costs \$7.95 and takes anywhere from about five-and-a-half to six-and-a-quarter hours; by air, it costs

[Interpretation]

**Le vice-président:** Est-ce que les deux représentants provinciaux veulent bien entrer en communication avec leur ministre des Transports pour qu'il envoie quelqu'un à Walkerton ou à Stratford, afin que les députés de ce comité puissent l'interroger?

**M. Murray Lister (ministère des Transports de l'Ontario):** Je m'en chargerai, monsieur le président. Je ne crois pas qu'il soit possible que nous ayons quelqu'un à ces deux séances, mais je vais vérifier.

**Le vice-président:** Demain, nous serons à Stratford et jeudi, à Walkerton. Nous aimerions bien que vous entriez en communication avec lui.

Je cède maintenant la parole à M. David Bell, président du comité des transports de la Sarnia and District Chamber of Commerce. M. Bell est accompagné de M. Paul D. Blundy, maire de la ville de Sarnia. Messieurs, veuillez vous avancer.

Messieurs, je crois que nous avons un exemplaire de ce rapport présenté par la Sarnia and District Chamber of Commerce. Ce mémoire est destiné à appuyer la continuation du service-voyageurs jusqu'à la ville de Sarnia et au comté de Lambton par le Canadien National. M. Bell va vous le présenter.

**M. David Bell (Sarnia and District Chamber of Commerce):** Messieurs, comme vous le savez, le Canadien National a demandé l'autorisation de supprimer le service-voyageurs de Sarnia, et à titre de représentant de la Sarnia and District Chamber of Commerce, je m'oppose à cette demande.

Je crois que je peux sauter une grande partie du mémoire. Cette chambre de commerce touche, en plus de la ville de Sarnia même, le village de Point Edward, le canton de Sarnia, le canton de Moore et le village de Courtright, qui tous font partie du comté de Lambton. Elle compte 809 membres représentant 595 sociétés.

La politique officielle de la Sarnia and District Chamber of Commerce relative à la continuation du service-voyageurs a été, et je cite:

DÉCIDÉ «que la Sarnia and District Chamber of Commerce s'oppose à la demande du Canadien National visant à supprimer le service-voyageurs jusqu'à Sarnia et demande à la ville de Sarnia d'adopter une position semblable».

Cela a été adopté aux réunions du comité de direction et du conseil d'administration de la Chambre de commerce.

Les raisons invoquées sont, bien sûr, importantes. La première en est une de fonctionnement sûr. Il est fréquemment impossible au cours de l'hiver de quitter Sarnia par automobile, autobus ou avion. En fait, on peut habituellement réussir en automobile, mais pour l'avion, en dehors des conflits sociaux qui ne sont pas propres à ce domaine, les décollages sont parfois impossibles à cause du brouillard. Et cela n'arrive pas qu'en hiver, c'est arrivé il y a quelques semaines. Puisqu'il faut que les étudiants et les hommes d'affaires continuent à répondre à leurs obligations, il est nécessaire d'assurer un moyen de transport sur lequel on puisse compter.

Au point de vue économique, le transport ferroviaire est l'un des moyens de transport les moins coûteux pour aller à Toronto et en venir. Il en coûte actuellement \$6.50 pour aller en train de Sarnia à Toronto, et le trajet prend environ quatre heures; en autobus, \$7.95, de cinq heures et demie à six heures un quart; en avion, \$20, une heure et demie. Si on veut se rendre dans le centre-ville il faut

## [Texte]

\$20 and it takes an hour-and-a-half. To this hour-and-a-half should be added, if you want to go downtown, about another hour and another dollar or so, which really is about two-and-a-half if you want to go to downtown Toronto from Sarnia. My estimation is that it costs about the same amount to travel by car, basically, as it does to go by airplane.

From an efficiency point of view, rail travel has usually been most efficient and punctual. Buses and automobiles—and this one I certainly agree with—are at the mercy of the elements. The airplane either flies or it does not, and if it does fly, it is punctual, but if it does not, of course, you can spend a long time waiting.

From a safety point of view, there is little doubt, I feel, that the train is probably the safest. There are certainly people who will travel by train who are unhappy about travelling by air as they tend to be a little nervous; and we all know what the highways are like from a safety point of view.

• 1115

So far as the traffic is concerned, the railway people estimate that Sarnia generates between 200 and 300 passengers a day in and out of the community, and I think this is sufficient reason for retaining it.

There is a somewhat nebulous concept here about maintenance of the network. Sarnia is really one of the linchpins. It is right at the end of the network for this area and if it were to be discontinued the entire rail network of the province would suffer.

The Urban Detroit Area Research Project, which was done by Detroit Edison and which is frequently referred to as the Doxiadis Report, envisions the establishment of high-speed trains in the corridor west to east through Chicago, Port Huron, Sarnia, Toronto and Montreal. While we may not always agree with Mr. Doxiadis' conclusions, I think in this we can only agree. His idea is an up-grading rather than a down-grading of the service.

In essence, then, our conclusion is that the Sarnia and District Chamber of Commerce challenges the various departments of the federal and provincial governments, as well as the railways, to plan to progressively up-grade the present system so that the public can be better served by rail transportation. I believe the city of Toronto provides a good example of this with their GO train which, as I understand it, has proven to be rather more economical than building large areas of concrete for cars to run on.

That sums up the brief. However, I have with me 3,459 signed statements by citizens of Sarnia which have on them "Keep them rolling", and I think this is a fair measure of the interest that has been generated and that there is in Sarnia for this service. Thank you very much, gentlemen.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Bell. Is it the Committee's wish to file these statements as an exhibit?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Skoberg:** I wonder if they should not only be filed but should they not also be referred to our friend Mr. Pickersgill of the Canadian Transport Commission rather than just leaving them. I think they should know those signatures are there. That is a tremendous number of names. I hate to see them just filed and that is the end of the line. I do not know which is the best way.

## [Interprétation]

ajouter une autre heure au trajet par avion et un dollar de plus. Et d'après moi, il en coûte à peu près le même prix pour l'automobile et l'avion.

Le train est ordinairement le plus efficace et le plus régulier. L'automobile et l'autobus sont à la merci des éléments. L'avion décolle ou ne décolle pas; lorsqu'il décolle, il est habituellement à l'heure, sinon, on peut attendre longtemps.

Au point de vue sécurité, il me semble qu'il est presque évident que les voyages par chemin de fer sont les plus sûrs. Il y a sûrement des gens qui préfèrent voyager par le train parce que les voyages par avion les rendent un peu nerveux. Quant aux routes, vous connaissez les statistiques.

Pour ce qui est du trafic ferroviaire, les autorités des chemins de fer estiment qu'il y a environ 200 à 300 passagers par jour qui vont à l'extérieur et reviennent à Sarnia. C'est là à mon avis une raison suffisante pour que ce service soit maintenu.

Il y a une idée quelque peu nébuleuse au sujet du maintien de ce réseau. Sarnia est l'un des points d'arrêt les plus importants car cette ville est située à la fin du réseau de cette région et si les services devaient être discontinués tout le réseau ferroviaire de la province en souffrirait.

Le projet de recherche de la région du raine de Détroit qui a été mené sous la directive de la société Edison à Détroit et auquel on réfère fréquemment sous le nom de rapport Doxiadis prévoit l'établissement de trains à grande vitesse le long du réseau de l'est à l'ouest qui passe par Chicago, Port Huron, Sarnia, Toronto et Montréal. Bien que nous ne soyons pas toujours d'accord avec les conclusions de M. Doxiadis, je crois que celle-ci a tout notre faveur. Il s'intéresse à l'amélioration plutôt qu'à l'abandon du service.

Par conséquent, nous en concluons que Sarnia et la Chambre de commerce du district veulent mettre au défi les divers ministères fédéraux et provinciaux aussi bien que le réseau de chemin de fer en vue de planifier une amélioration progressive du système actuel de sorte que le public puisse obtenir un meilleur service de transport ferroviaire. La ville de Toronto nous fournit un bon exemple de cet état de choses avec l'instauration de son service ferroviaire GO qui, si je ne m'abuse, s'est avéré beaucoup plus économique que la construction de longues routes de béton à l'usage des automobiles.

Voilà ce qui résume le mémoire. J'ai toutefois par devers moi 3,459 témoignages signés par des citoyens de Sarnia où est inscrit le slogan: «Vive le service ferroviaire». C'est là à mon avis un bon exemple de l'intérêt qu'il y a à Sarnia pour ce genre de service. Merci beaucoup messieurs.

**Le vice-président:** Merci monsieur Bell. Le Comité désire-t-il que ces déclarations soient versées au dossier?

**Des voix:** D'accord.

**M. Skoberg:** Je me demande s'il suffirait de les verser au dossier, mais ne devrions-nous pas aussi en faire part à notre ami, M. Pickersgill de la Commission canadienne des transports. Celui-ci devrait être mis au courant du grand nombre de ces signatures car il est des plus considérables et je n'aimerais pas qu'on les verse au dossier pour tout simplement les reléguer aux oubliettes. Je ne sais trop quelle serait la meilleure façon de procéder.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg, it will be mentioned in the *Minutes*, so Mr. Pickersgill and the Commission will be able to see what was presented to us. Thank you, Mr. Bell. Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Bell, I want to tell you first that I am on your side. I agree with what you have said.

Is CN the only rail service into Sarnia now?

**Mr. Bell:** From Toronto, yes. We have the *Chesapeake & Ohio*, but CN is the only passenger service.

**Mr. Whicher:** Did CP go in there some years ago?

**Mr. Bell:** No.

**Mr. Whicher:** They never did?

**Mr. Bell:** They never did.

**Mr. Whicher:** What is the population of Sarnia?

**Mr. Bell:** It is 57,000 or 58,000.

**Mr. Whicher:** Are hearings scheduled by the Canadian Transport Commission to listen to the submission of the CNR to...

**Mr. Bell:** An application has been made by Canadian National Railways to the Canadian Transport Commission for the abandonment of the line from Sarnia to Toronto with respect to passenger service.

**Mr. Whicher:** Yes, but the hearings have not been scheduled?

**Mr. Bell:** No hearings have been scheduled.

**Mr. Whicher:** In their application I suppose the CNR have given their reason for wanting to abandon this service.

**Mr. Bell:** Their reason is that the service has not proven economical; that over the past number of years they have lost "X" number of dollars on the passenger service.

**Mr. Whicher:** Of course, Mr. Chairman, it is the same old story. We have heard about this almost since the time that *Genesis* was written. I do not think this Committee should have to listen to these applications by the CNR any longer. It has been said on numerous occasions that the leaders of the CNR and the leaders of this country developed the country and the railways by hard work. Now the present CNR people are tearing up the line. Of course, I just do not understand it at all.

• 1120

In your brief you say that there are now 200 to 300 passengers a day going in and out of Sarnia, which is a substantial number in my opinion. Has the service been downgraded in the last three or four years, Your Worship or Mr. Bell?

**Mr. Paul D. Blundy (Mayor, City of Sarnia):** I would say that the Canadian National Railway has done everything possible to discourage passenger service short of stopping running the trains.

[Interpretation]

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg nous le mentionnerons dans le procès verbal de sorte que M. Pickersgill et la Commission seront en mesure de jeter un coup d'œil sur les témoignages qui nous ont été présentés. Merci monsieur Bell. Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Monsieur Bell, je tiens à vous dire que je partage votre point de vue et que je suis tout à fait d'accord avec votre... ce que vous venez de dire.

N'y a-t-il à l'heure actuelle que le CN qui dessert Sarnia?

**M. Bell:** De Toronto oui. Le train de *Chesapeake et Ohio* vient à Sarnia mais seul le CN offre un service voyageur.

**M. Whicher:** Le CP ne se rendait-il pas à cet endroit il y a quelques années?

**M. Bell:** Non.

**M. Whicher:** Ils n'y sont jamais allés?

**M. Bell:** Jamais.

**M. Whicher:** Quelle est la population de Sarnia?

**M. Bell:** Elle est d'environ 57,000 à 58,000 personnes.

**M. Whicher:** A-t-on prévu des audiences où la Commission canadienne des transports entendrait les instances présentées par le CN afin de...

**M. Bell:** Les réseaux du CN ont fait une demande à la Commission canadienne des transports afin d'abandonner le service voyageur de Sarnia à Toronto.

**M. Whicher:** Oui mais a-t-on prévu jusqu'à maintenant des réunions?

**M. Bell:** Aucune réunion n'a encore été prévue.

**M. Whicher:** Je suppose que le CN vous a donné quelques raisons dans leur demande pour abandonner ce service.

**M. Bell:** Le CN a déclaré que ce service n'était pas économique; et qu'au cours de bon nombre d'années passées, ils avaient perdu un montant considérable de dollars pour le service aux voyageurs.

**M. Whicher:** Bien sûr monsieur le président, c'est toujours la même vieille histoire qu'on nous raconte et qui date presque de l'époque où la *Genèse* a été écrite. Je crois que le Comité ne devrait plus avoir à entendre les demandes présentées par le CN. On a dit à plusieurs reprises que les autorités du CN ainsi que ceux qui dirigent notre pays ont développé notre pays ainsi que des réseaux de chemins de fer en travaillant d'arrache-pied. Voilà maintenant que les autorités actuelles du CN ne veulent plus rien faire. Naturellement, je ne comprends pas du tout la situation.

Dans votre mémoire, vous avez déclaré qu'il y a à l'heure actuelle 200 à 300 passagers par jour qui vont et viennent à Sarnia ce qui est un nombre assez considérable à mon avis. M. le maire ou M. Bell pourraient-ils me dire si le service à cet endroit s'est détérioré au cours des quatre dernières années?

**M. Paul D. Blundy (maire de la ville de Sarnia):** A mon avis, les chemins de fer du CN ont fait tout en leur possible pour décourager les gens de voyager par train sauf peut-être d'empêcher complètement les trains de rouler.

[Texte]

**Mr. Whicher:** Right. This is another story.

**Mr. Blundy:** One cannot get a meal on the train from Sarnia to Toronto; one can get some rubber and plastic sandwiches and some coffee that was made two days before. On most of the trains there is no chair car. The trains depart and return to Sarnia at hours that are about the least convenient of any hours. When they do have a train, it stops at every milk stand along the way, consequently discouraging frequent use of the trains by our business and industrial leaders.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, may I ask how long it takes for the train to go to Toronto?

**Mr. Bell:** About four hours.

**Mr. Whicher:** About four hours. How long does it take by car normally?

**Mr. Bell:** If you move smartly, about 3½ hours, I would say, to downtown.

Could I add one significant point? The air service is suspended from Friday evening until Sunday evening; so there is no air transportation during that period. You are limited to road and rail for that period of time.

**Mr. Whicher:** I think the answer to this question is self-evident. Do you feel that if the service were upgraded, a more substantial number of people would use the service?

**Mr. Bell:** I think so. Anybody who had been using a bus would certainly go by train; there would be no justification for going by bus at all.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I have no other questions. I have complete sympathy for the Mayor and Mr. Bell. I hope when the hearings are scheduled that you use every means at your disposal. Certainly if I have any vote, not only will the railways stay as they are; that is, the service now in operation, but they will upgrade it and some service that has been eliminated will be back on the rails.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Whicher. Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** Thank you very much, Mr. Chairman. Your Worship, Mayor Blundy and Mr. Bell, I have one question.

I understood in days gone by that the CNR service which went to Sarnia was a continuation through to Chicago. I take from your evidence that the train now terminates at Sarnia, is this correct?

**Mr. Bell:** Yes, sir.

**Mr. McCutcheon:** Then is this not a rather touchy situation? The United States authorities have obviously seen fit to have this service discontinued over there.

Having regard to that, how is your sister city of Port Huron fixed for transportation? As I recall, when I rode that train, for years and years, it used to go to Chicago through the tunnel. Now the American part of that service has been discontinued.

[Interprétation]

**M. Whicher:** C'est exact, mais c'est là une autre histoire.

**M. Blundy:** On ne peut manger un bon repas sur le train de Sarnia à Toronto; on obtient tout simplement des sandwiches en caoutchouc ou en plastique et du café qui date déjà de deux jours. Sur la plupart des trains, il n'y a pas de wagon-parloir. Les trains quittent la gare de Sarnia et y retournent à des heures qui sont les moins appropriées pour tous. Lorsque, enfin, on réussit à avoir un train, celui-ci fait un nombre incroyable d'arrêts le long de la route et par conséquent cela n'encourage pas les hommes d'affaires et les chefs d'industrie à voyager souvent par train.

**M. Whicher:** Monsieur le président, peut-on me dire combien de temps il faut pour se rendre jusqu'à Toronto?

**M. Bell:** Environ quatre heures.

**M. Whicher:** Environ quatre heures. Combien de temps cela prend-il en automobile normalement?

**M. Bell:** Si on fait bonne route environ trois heures et demie jusqu'au centre de la ville.

Puis-je ajouter un point important? Le service aérien est suspendu du vendredi soir au dimanche soir; par conséquent, il n'y a aucun transport aérien durant cette période et on doit se limiter au voyage par automobile ou par train à ce moment-là.

**M. Whicher:** Je pense que la réponse à cette question saute aux yeux. Croyez-vous que si l'on améliorerait le service, un nombre beaucoup plus considérable de personnes l'utiliseraient?

**M. Bell:** Je le crois. Quiconque a déjà utilisé un autobus irait certainement par train; le voyage par autobus ne se justifie pas du tout.

**M. Whicher:** Monsieur le président, je n'ai plus de question à poser. Je sympathise de tout coeur avec le maire et M. Bell. J'espère que lorsque les audiences se tiendront, vous utiliserez tous les moyens qui sont à votre disposition. Il est certain que si j'avais quelque autorité je demanderais que non seulement les chemins de fer continuent leurs services mais qu'il y ait également amélioration du service actuel et que les services qui ont été abandonnés soient remis en marche.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Whicher. Monsieur McCutcheon.

**M. McCutcheon:** Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur le maire, monsieur Bell, j'ai une question à poser.

Je croyais que par le passé le service du CN qui se rendait à Sarnia était une continuation du service qui allait à Chicago. Je comprends d'après votre témoignage que le train, à l'heure actuelle, s'arrête à Sarnia n'est-ce pas?

**M. Bell:** Oui, monsieur.

**M. McCutcheon:** N'est-ce donc pas là une situation délicate? Les autorités des États-Unis ont de toute évidence conclu que leur service devrait être discontinué à cet endroit-là.

Compte tenu de ce qui précède, quel genre de service de transport votre ville-soeur Port Huron a-t-elle? Si je me rappelle bien, il y a bon nombre d'années, je prenais ce train qui avait l'habitude de se rendre à Chicago par le tunnel. Maintenant, vous dites que du côté américain ce service a été abandonné.



[Text]

**Mr. Bell:** I assume for the same reason that CN would like to discontinue this service, that it was not economical to run. Maybe enough people in Port Huron and area did not make sufficient fuss, so it was discontinued.

**Mr. McCutcheon:** We come back to the suggestion of Mr. Saltzman of municipalities not joining together. However, be that as it may. Can you give me any information on the number of bus passengers in Sarnia that would be using that means of transportation?

**Mr. Bell:** No.

**Mr. McCutcheon:** I believe it is a quite highly subsidized air service that you have out in Sarnia, is it not? How many passengers does it handle and supplementary to that, how come no week-end service?

• 1125

**Mr. Bell:** They run at about a 60 per cent payload on an aircraft that carries 44 passengers. They probably run 100 to 150 passengers a day. Occasionally you cannot get on the plane.

**Mayor Blundy:** The reason there is no Saturday service, Mr. Chairman and Mr. McCutcheon, is that the greatest amount of passenger travel by air out of Sarnia—and it is a very successful and well-used service—is that it is chiefly used by business and industrial leaders going to and from the centre of commerce of Ontario, Toronto, and they are not travelling on Saturday, of course. The plane again flies on Sunday afternoon at four o'clock when these people would be going to Toronto or to make connections to other points across Canada and the United States. They have found through practice that there was not sufficient need for the service on Saturday. There are, of course, two flights on Friday night.

**Mr. McCutcheon:** That is the only air outlet that you have; you must fly to London or Toronto. Your airline has no connection to any other . . .

**Mayor Blundy:** No, it just stops in London and in Toronto and back again.

**Mr. McCutcheon:** I am like Mr. Whicher; I think we are chiefly charged with is the maintenance of the rail service out of there.

In your opinion if the CNR, instead of going by 1890 rules etc, were to put on lightweight, modern, safe equipment, obviously with 200 to 300 passengers a day, do you think it would be a paying proposition? How much would the potential improve if there was service? Would it double?

**Mayor Blundy:** I have no figures to back up what I am saying, but if the service were operated at more frequent intervals with more modern equipment and some kind of food service that was acceptable, I think it would be quite within the realm of possibilities to double the passenger service out of the City of Sarnia between Sarnia and Toronto. After all, the train does not go straight; it stops and picks up all along the way and these people along the way need that service as badly as we need that service. When you are talking about the need for the City of Sarnia, we are talking about the need for Wyoming, Watford, Strathroy and all the other places along the way that are even worse off than we are because we have a good airline service.

[Interpretation]

**M. Bell:** Je suppose que les Américains avaient les mêmes raisons que le CN pour discontinuer ce service parce qu'il n'était pas économique. Il se peut qu'il n'y ait pas eu assez de gens dans la région de Port Huron qui se soient opposés à une telle situation et par conséquent ce service a été discontinué.

**M. McCutcheon:** Nous en revenons à une proposition faite par M. Saltzman à l'effet que certaines municipalités devraient se fonder en une seule. N'abordons pas toutefois ce sujet aujourd'hui. Savez-vous combien de gens à Sarnia se serviraient de l'autobus?

**M. Bell:** Non.

**M. McCutcheon:** Le service aérien de Sarnia reçoit des subventions assez importantes, si je ne m'abuse. Combien de gens s'en servent et pourquoi n'y a-t-il pas de service pendant la fin de semaine?

**M. Bell:** Les avions peuvent embarquer 44 passagers et ils sont habituellement remplis à 60 p. 100. Ils doivent prendre entre 100 et 150 passagers par jour. Parfois on ne peut y trouver de place.

**Monsieur le maire Blundy:** Monsieur le président, monsieur McCutcheon, il n'y a pas de service en fin de semaine parce que la plupart des voyageurs qui se prévalent de ce service très achalandé sont surtout des hommes d'affaires qui font la navette entre Toronto et Sarnia et qui ne voyagent pas le samedi. Le service reprend le dimanche à 16 h. pour leur permettre de se rendre à Toronto ou ailleurs au Canada ou aux États-Unis. Il n'y en a pas assez qui prendraient les vols du samedi. Évidemment, il y a deux envolées le vendredi soir.

**M. McCutcheon:** C'est le seul service aérien que vous avez et les avions ne se rendent qu'à London et à Toronto?

**Monsieur le maire Blundy:** Exactement.

**M. McCutcheon:** Comme monsieur Whicher, je crois que nous nous occupons surtout du service ferroviaire dans cette région.

Si le CN, au lieu de s'en tenir aux règlements de 1890 et tout le bataclan, modernisait son équipement pour transporter de 200 à 300 passagers par jour, croyez-vous que ce pourrait être rentable? Y aurait-il plus de passagers? Pourrait-on en doubler le nombre?

**M. le maire Blundy:** Je n'ai rien de précis à ce sujet, mais s'il y avait plus de trains avec un service de restauration raisonnable à bord, il serait peut-être possible de voir doubler le nombre de passagers entre Sarnia et Toronto. N'oublions pas que ce n'est pas un express, mais un omnibus dont les autres ont besoin autant sinon plus que nous; les municipalités de Wyoming, Watford, Strathroy et les autres n'ont pas de service aérien comme le nôtre.

## [Texte]

**Mr. McCutcheon:** I appreciate your mentioning that, Mayor Blundy, because that was my next question, to inquire if the train still stops at Wyoming, Watford and Strathroy. Dr. Dvadis envisions high-speed, steamlined, light types of rapid transit. Do you concur with this approach to it, that this would be the answer as part of the transportation need out of Sarnia is concerned?

**Mr. Bell:** I do not think, Mr. Chairman, we need anything which is fantastically high speed. Whether it takes two hours to get to Toronto or whether it takes three or one, I do not think it would make a significant impact on anything. The mere fact that you know you can go to the railway station at a certain time, get a train which is going to get you into Toronto at a particular time, will be sufficient.

• 1120

The service, from the time point of view, is not bad at the moment. You cannot really compete with a car. You do not have the same frustrations in a rail that you do with an automobile. You might even get a little bit of work done on the way down, if the train were suitably equipped.

**Mr. McCutcheon:** In other words, you do not, as the railroad has suggested, go along with the tremendous expenditures that would be entailed in streamline, high speed stuff, because you do not feel it is essential, and that good, comfortable and dependable service is all that is required?

**Mr. Bell:** I believe so, yes. The thing is that if we are going to have a rail service that is going to service people, and we are going to pick up the other communities as well who need it, to have a train that will do 200 miles an hour for a couple of hundred yards before it starts to slow down again, to my mind is ludicrous.

**Mr. McCutcheon:** You heard the evidence of Mr. Pare this morning and I assume that our industrial people in Sarnia are faced with the same problem as the industrialists here in Chatham regarding this block freight rate.

**Mr. Bell:** We probably are, but my company at any rate has its own ways around this sort of thing, and we do not use the railways for freight because it is too expensive.

**Mr. McCutcheon:** In other words, through a quirk of nature and the fact you are in an ideal situation you can use the Great Lakes.

**Mr. Bell:** Yes, during the summer we can use the Great Lakes. But we do a great deal of container shipping to the U.K. and quite a lot of shipping to other countries and we find that generally, using C.P. and associated lines, we get far better service than we can from Manchester Liners and Canadian National. That is a bit of a sore point.

**Mr. McCutcheon:** That is an interesting comment, Mr. Bell, and I thank you for it.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, in the presentation the information came out that the time of the train service made it inconvenient for those who had business in Toronto and other points to take advantage of the train. Could I have some indication of the schedule, how many trips a day and when these trips are terminated?

**Mr. Bell:** One train leaves Toronto at about 8.30, I believe, and arrives in Sarnia a little after noon, which is a pretty convenient time and I have no complaints about that. There is another one which leaves Toronto at about 7 o'clock in the evening and gets in about 11 p.m. Going the other way, I think it leaves Sarnia about 7 o'clock . . .

## [Interprétation]

**M. McCutcheon:** Merci, monsieur le maire, j'allais justement vous demander si le train s'arrêtait toujours en ces endroits. Monsieur Dvadis prévoit des trains qui seront rapides et légers. Croyez-vous que ce genre de trains apporterait une solution à vos problèmes de transport?

**M. Bell:** Je ne crois pas, monsieur le président, que nous ayons besoin de quelque chose qui circule à vitesse très élevée. Que le voyage jusqu'à Toronto prenne deux heures, ou même trois heures ou une, cela ne fait pas grande différence. Il suffit de savoir qu'on peut se rendre à la gare, embarquer à telle heure et débarquer à Toronto à heure fixe.

Actuellement, au point de vue temps, le service n'est pas mal. Il est difficile d'entrer en concurrence avec une voi-

ture. En effet, il est plus agréable de voyager par train. Vous pouvez même y faire du travail au cours du trajet.

**M. McCutcheon:** En d'autres termes, comme la compagnie de chemin de fer l'a suggéré, vous n'êtes pas d'accord avec les dépenses énormes qu'entraînerait une ligne ultra-rapide car vous n'en voyez pas la nécessité et ce service confortable actuel est tout ce dont nous avons besoin.

**M. Bell:** C'est cela. Si nous devons avoir un service de chemin de fer pour les passagers, service qui sera disponible à toutes les localités, et que le train file à 200 milles à l'heure pendant une fraction de seconde avant de ralentir à nouveau, eh bien je trouve cela ridicule!

**M. McCutcheon:** Vous avez entendu le témoignage de M. Pare ce matin et je suis persuadé que les gens de Sarnia doivent faire face aux mêmes problèmes que ceux de Chatham en ce qui a trait à cette question.

**M. Bell:** Probablement, mais la société dont je fais partie ne fait pas de transport par train parce que cela coûte trop cher.

**M. McCutcheon:** En d'autres termes, la nature est de votre côté et vous pouvez vous servir des Grands Lacs.

**M. Bell:** L'été, oui, nous le pouvons. Mais nous expédions aussi beaucoup de marchandises par conteneurs au Royaume Uni et dans d'autres pays; en général, les services du CP sont bien supérieurs à ceux des Manchester Liners et du Canadien National. C'est dommage.

**M. McCutcheon:** Ce fut très intéressant, et je vous remercie, monsieur Bell.

**M. Danforth:** Monsieur le président, on a dit qu'à cause de l'horaire, il est presque impossible de tirer des avantages du transport par chemin de fer. Pourrait-on me fournir de plus amples renseignements à ce sujet, quant au nombre de voyages par jour et quant à l'heure à laquelle ils prennent fin?

**M. Bell:** Il y a un train qui part de Toronto à 8h30, je crois, et qui arrive à Sarnia un peu après midi, ce qui est très commode. Il y en a un autre qui part de Toronto à 19 h. et qui arrive à 23 h. Ensuite, je crois qu'il repart de Sarnia à 7 h.



[Text]

**Mr. Blundy:** About 6.50 in the morning.

**Mr. Bell:** I have not used that one.

**Mr. Blundy:** Then they leave Sarnia again at 6.50 or 6.55 at night.

**Mr. Danforth:** In order for a businessman to conduct business during the day under the present schedule he has to leave Sarnia the night before to have a day in Toronto. There is no way that he could take a train out of Sarnia. And there is no way that a businessman out of Toronto coming to Sarnia can get there by train and transact a day's business without taking an additional 24 hours.

**Mr. Blundy:** That is correct. If you have appointments in the early morning you are out of luck because you do not get there in time.

**Mr. Danforth:** I do not want to put you gentlemen on the spot but I do want to ask this question. There seems to be a general psychology across this country that the railroads are definitely downgrading their services as far as passengers are concerned with a planned or concerted effort to terminate the rail service.

You gentlemen are familiar with the rail service coming into Sarnia. Can you elaborate, with concrete facts, on that which gives you the impression that the service is definitely being downgraded? My question is in two parts. The first is about indications of downgrading, the concrete emphasis on downgrading; and secondly, has there been, to your knowledge, any effort on the part of the railroad in any way to improve either the comfort or the service in the period of the last five years?

• 1135

**Mr. Blundy:** Well, first of all, I would say that 10 years ago we had six trains in and out of Sarnia a day, and now we have two out and two back in. We used to have chair-car service, dining room service, and we do not have those anymore.

The Canadian National Railways station at Sarnia has caused more people in the City of Sarnia to have heartburn than any other matter in the City of Sarnia. They will not answer the telephone. You never can find out what time the trains are leaving. If you call more than once, they act as if you are being impertinent.

The service is so bad, and I do not blame the employees—they are so harried with having to look after so many things in the railway station in Sarnia, that they could not give you service if they wanted to.

They are understaffed and they do not have enough telephone answering service, and I can document where I have called the Canadian National Railways station in Sarnia prior to a train going to Toronto and let the telephone ring 25 times and never get an answer.

I say the Canadian National Railways have deliberately cut staff and services on their passenger service because they know they have been losing money on it. They say they have. Therefore they have made the situation that much worse.

**Mr. Danforth:** To your knowledge, and I am sure you are well aware of actually what has taken place in Sarnia, has there been any effort on the part of the railway to improve any of the facilities at the station? Has there been any renovation? Has there been an increase in the comfort in the station or in the trains themselves? Has there been any upgrading of services in any way?

[Interpretation]

**M. Blundy:** Vers 6h50 environ.

**M. Bell:** Je ne l'ai jamais pris.

**M. Blundy:** Ils repartent de Sarnia à 18h50 ou à 18h55.

**M. Danforth:** Donc, un homme d'affaires doit partir de Sarnia le soir s'il veut être à Toronto le lendemain durant la journée. Il est impossible aussi qu'un homme d'affaires de Toronto fasse une transaction à Sarnia sans pour cela passer 24 heures de plus dans cette ville.

**M. Blundy:** C'est exact. Si vous avez un rendez-vous tôt le matin vous n'avez vraiment pas de chance.

**M. Danforth:** Je ne veux pas vous mettre mal à l'aise messieurs, mais j'ai une question à poser. Il semble y avoir une idée générale d'un bout à l'autre de ce pays voulant que les chemins de fer soient en train de dégrader leur service aux passagers afin de l'enrayer complètement.

Vous connaissez, messieurs, le système qui dessert Sarnia. Pouvez-vous nous dire avec preuves à l'appui, ce qui vous porte à croire cela. Ma question comporte deux parties. La première concerne les signes de diminution de la qualité du service, les signes concrets et la seconde est la suivante: la compagnie a-t-elle, à votre connaissance, fait un effort quelconque pour améliorer le confort ou le service pendant les cinq dernières années?

**M. Blundy:** Tout d'abord, je dois dire qu'il y a dix ans, six trains arrivaient à Sarnia et en partaient tous les jours, et maintenant il n'y en a plus que deux. Les trains comportaient des voitures à banquettes individuelles et des wagons-restaurants; ces deux services n'existent plus.

La gare du Canadien National de Sarnia a créé plus d'amères déceptions parmi la population de cette ville que toute autre question. On ne répond pas au téléphone. Vous ne pouvez pas savoir à quelle heure les trains partent. Si vous appelez plus d'une fois, on vous fait sentir que vous êtes impertinent.

Le service est vraiment mauvais, mais je ne blâme pas les employés, ils ont tellement de travail qu'ils ne pourraient pas faire mieux même s'ils le voulaient.

Ils sont trop peu nombreux et le service téléphonique est inadéquat; je peux vous dire que j'ai appelé la gare du Canadien National à Sarnia pour obtenir l'heure de départ d'un train pour Toronto et que j'ai laissé le téléphone sonner 25 fois sans obtenir de réponse.

Selon moi, le Canadien National a délibérément diminué le personnel et les services aux passagers parce qu'il sait qu'il est déficitaire. C'est ce qu'il dit. Il a donc laissé la situation s'aggraver à ce point.

**M. Danforth:** A votre connaissance, et je suis certain que vous êtes bien au courant de ce qui s'est passé à Sarnia, la compagnie a-t-elle fait des efforts pour améliorer la gare? A-t-elle fait des rénovations? Y a-t-il eu une amélioration dans le confort de la gare ou des trains eux-mêmes? Y a-t-il eu une amélioration quelconque du service?

[Texte]

• 1140

**Mr. Blundy:** The station has been renovated inside during the past five or six years and is quite functional and clean. The exterior of the station is an eye sore. I have not noticed any improvement in the trains.

**Mr. Danforth:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Noble and then Mr. Skoberg.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I think my two colleagues have covered the field pretty well; however, I would like to ask the witness how long it is since the passenger service between Port Huron and Chicago was cut off?

**Mr. Bell:** Three or four years.

**Mr. Noble:** How long?

**Mr. Bell:** Three or four years.

**Mr. Noble:** Three or four years. I would like to ask whether your people from Sarnia have made any approach to other municipalities along the road between here and Toronto to have them join you in making a strong protest to the Canadian railway commission in Ottawa, that this service be continued?

**Mr. Bell:** No, sir, we have not until this time but I think it would be a good idea.

**Mr. Noble:** You have not?

**Mr. Bell:** No, sir.

**Mr. Noble:** I was interested in your mentioning that 200 or 300 passengers leave Sarnia daily to go to Toronto.

**Mr. Bell:** Toronto yes.

**Mr. Noble:** Toronto is the main destination?

**Mr. Bell:** Chiefly Toronto.

**Mr. Noble:** Have you any figures to indicate how many people are picked up from other municipalities along the way between Sarnia and Toronto?

**Mr. Bell:** Only from making trips on the train and I would say at least an equal number are picked up.

**Mr. Noble:** Another couple of hundred anyway?

**Mr. Bell:** Yes, oh I would think so, yes.

**Mr. Noble:** We listened to these kinds of briefs all day yesterday and we have come to the same conclusion you have that the Canadian National Railway is doing everything it can to discourage passenger traffic. I would like to tell you that they have cut off six branch lines up in the area I come from, north of here, Owen Sound, Goderich, Southampton and Port Elgin and it is estimated they saved \$725,000. Now most of us feel that for the millions of dollars being spent the people of this country are not getting the service they would get if CNR would continue to spend this \$725,000 and keep these branch lines open and from what I hear from you I think you would endorse this statement.

**Mr. Bell:** Most certainly.

[Interprétation]

**M. Blundy:** L'intérieur de la gare a été rénové dans les cinq ou six dernières années; il est propre et fonctionnel. L'extérieur est vraiment affreux. Je n'ai pas remarqué d'amélioration dans les trains.

**M. Danforth:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** M. Noble et ensuite M. Skoberg.

**M. Noble:** Mes deux collègues ont bien cerné le problème. Toutefois, je voudrais demander au témoin depuis combien de temps on a supprimé le service-passagers entre Port Huron et Chicago.

**M. Bell:** Cela remonte à trois ou quatre ans.

**M. Noble:** Combien de temps?

**M. Bell:** Trois ou quatre ans.

**M. Noble:** Trois ou quatre ans. Est-ce que les gens de Sarnia ont pressenti d'autres municipalités sur la route qui va d'ici à Toronto pour leur demander de protester avec vous contre la suppression de ce service par la Commission canadienne des chemins de fer?

**M. Bell:** Non, nous ne l'avons pas fait jusqu'à maintenant, mais l'idée est bonne.

**M. Noble:** Vous ne l'avez pas fait

**M. Bell:** Non, monsieur.

**M. Noble:** Cela m'a intéressé de savoir que 200 à 300 passagers se rendent tous les jours de Sarnia à Toronto.

**M. Bell:** Toronto, c'est cela.

**M. Noble:** Toronto est la destination principale?

**M. Bell:** En grande partie.

**M. Noble:** Avez-vous le nombre de personnes qui montent dans le train entre Sarnia et Toronto?

**M. Bell:** Seulement pour avoir pris le train moi-même, je dirais qu'on en prend un nombre égal en cours de route.

**M. Noble:** Au moins deux cents autres?

**M. Bell:** Oui, je crois bien.

**M. Noble:** Nous avons entendu des exposés toute la journée hier et nous en sommes arrivés à conclure comme vous que le Canadien National faisait tout son possible pour décourager les gens de prendre le train. Ils ont supprimé six lignes secondaires dans la région d'où je viens, plus au nord: Owen Sound, Goderich, Southampton et Port Elgin. Ils estiment économiser \$725,000 ainsi. D'après ce que vous dites, vous conviendrez sûrement avec nous qu'étant donné les millions dépensés dans tout le pays sans pour autant obtenir un service convenable, le CN devrait continuer à dépenser les \$725,000 et laisser ces lignes ouvertes.

**M. Bell:** Très certainement.



[Text]

**Mr. Noble:** That is all I have to say, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Noble. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, Your Worship, and Mr. Bell, I am not sure I understood your answer to Mr. Noble. Are you going to protest the closing or discontinuance of this passenger service that is up for application now?

**Mr. Bell:** Yes, we are going to oppose it.

**Mr. Skoberg:** You have not as yet? The application was just made.

**Mr. Bell:** That is right, the hearings are not yet scheduled.

**Mr. Skoberg:** Your problem with the telephone service that His Worship referred to sounded a little bit like Air Canada when you are trying to get through for reservations. It is somewhat the same situation. I am wondering whether or not they might be related somehow. Has your council a transportation committee?

**Mr. Bell:** No, we do not have the committee form of government in Sarnia and we do not have standing committees. Council acts as a committee of the whole in all these matters.

**Mr. Skoberg:** Can you say, Your Worship, how many senior citizens or retired people you have in your city or in the immediate surrounding municipalities?

**Mr. Bell:** I can only speak for the City of Sarnia. We have about 3,500 senior citizens who avail themselves of subsidized bus tickets in the City of Sarnia.

• 1145

**Mr. Skoberg:** Was the passenger service on the U.S. side at Port Huron discontinued after Amtrak came into operation?

**Mr. Bell:** I am not sure when Amtrak came in. I know that the service was discontinued just after I came to Sarnia and that was about three and one-half years ago.

**Mr. Skoberg:** Have you any figures at all to indicate what the interchange may have been when the passenger service came into Port Huron and into Canada then?

**Mr. Bell:** No, sir, I have not.

**Mr. Skoberg:** That is all. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Skoberg. The Grand Trunk Western is partially owned by the Canadian National. Is that right?

**Mr. Blundy:** Yes, that is true.

**The Vice-Chairman:** In other words, it is a subsidiary. I believe it is a stock company.

**Mr. Blundy:** Right.

**The Vice-Chairman:** Sarnia used to be served by a fast train, an international service from Chicago to Montreal. Correct?

[Interpretation]

**M. Noble:** Je n'ai rien à ajouter, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Noble. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur Bell, je ne suis pas sûr d'avoir compris la réponse que vous avez faite à M. Noble. Allez-vous protester contre la suppression du service-passagers, suppression qu'on demande.

**M. Bell:** Oui, nous nous y opposerons.

**M. Skoberg:** Ne l'avez-vous pas encore fait? La demande vient d'être faite.

**M. Bell:** C'est cela, on n'a pas encore prévu la date des audiences.

**M. Skoberg:** Le problème des services téléphoniques dont a fait état monsieur le maire ressemble étrangement à ce qui se passe chez Air Canada lorsqu'on essaie de faire des réservations par téléphone. Je me demande s'il ne pourrait pas y avoir un lien. Votre Conseil a-t-il un Comité des transports?

**M. Bell:** Il n'y a rien de semblable aux comités parlementaires. Nous n'avons pas de comités permanents. C'est le Conseil qui joue le rôle des comités dans ce domaine.

**M. Skoberg:** Savez-vous, monsieur le maire, combien il y a de personnes âgées ou de retraités à Sarnia ou dans les municipalités avoisinantes?

**M. Bell:** Je connais le chiffre pour la ville de Sarnia seulement. Il y a environ 3,500 personnes âgées ayant droit aux billets d'autobus subventionnés par la ville de Sarnia.

**M. Skoberg:** Les services-voyageurs à Port Huron ont-ils été supprimés après l'exploitation par l'entreprise Amtrak?

**M. Bell:** Je ne sais pas au juste comment Amtrak a été lancée. Je sais qu'on a supprimé ces services un peu après mon arrivée à Sarnia, soit il y a trois ans et demi.

**M. Skoberg:** Avez-vous des chiffres sur les correspondances qui s'imposaient quand le service-voyageurs passait par Port Huron et se rendait au Canada?

**M. Bell:** Non, je le regrette.

**M. Skoberg:** C'est tout. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Skoberg. Ai-je raison de croire que la *Grand Trunk Western* est en partie la propriété du National Canadien?

**M. Blundy:** Oui, c'est juste.

**Le vice-président:** En d'autres termes, c'est une filiale. Je crois même qu'il s'agit d'une société par actions.

**M. Blundy:** C'est juste.

**Le vice-président:** Sarnia était jadis desservie par un train rapide. On assurait un service international de Chicago à Montréal, n'est-ce pas?

[Texte]

**Mr. Blundy:** Correct?

**The Vice-Chairman:** That would mean six trains a day?

**Mr. Blundy:** Right.

**The Vice-Chairman:** Those trains were all loaded every trip?

**Mr. Blundy:** As far as I am aware they had a very acceptable level of passengers.

**The Vice-Chairman:** They used to take on many passengers at Sarnia, Wyoming, Watford and Strathroy to London.

**Mr. Blundy:** I could not give you figures but from taking it myself, I say many people board the train at Sarnia and at the various stops along the way.

**The Vice-Chairman:** Often the trains went into London completely filled.

**Mr. Blundy:** Yes.

**The Vice-Chairman:** I rode on those cars for many, many, years and I know what happened. Your Worship, in your opinion, what type of service did the Grand Trunk provide before they cut off the trains? Do you remember? Did they try to downgrade it?

**Mr. Blundy:** I am told that that was the case and I understand that there was a deterioration of the service between Chicago and Port Huron even before that deterioration of service was evident between Sarnia and Toronto.

**The Vice-Chairman:** If that service of the six trains a day were put back on, do you not think that this would be one of the answers to your problems between Sarnia and Montreal—and maybe the service back to Chicago? The market is there.

**Mr. Blundy:** I think it would certainly be the answer to our problems. I have no figures to indicate the marketability of it but I think that it would be well received by our people and I think there would be an increase in passenger use.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Blundy. Is there anyone else who would like to ask questions? Thank you very much. Well, this completes the hearings.

**Mr. Blundy:** Mr. Chairman, I prepared a brief, which was sent to your Committee in advance in 40 copies. I will not bother to read it now but I would like to say this. I have talked to the Divisional Manager or District Manager on numerous occasions about passenger service in and out of Sarnia and he has told me that the total revenue of the Canadian National Railway into and out of the City of Sarnia has increased every year because we have an extremely high level of freight, tank car and other service into the chemical industry. He says that the revenue from the passenger service has been falling.

Now, I contend that the Canadian National Railway is owned by me and you and everybody in Canada. Why cannot we have the unprofitable as well as the profitable? The Canadian National Railway's District Manager will tell you that they are making more and more money every year out of Sarnia. I think they should take the bad with the good and not slough off the essential service to many of our citizens.

As you know, the City of Sarnia does not have a university but we are a city that has a higher per capita level of education than many other cities. I am not speaking about the Mayor but about the other people. We put great stock into education because of the technical and professional

[Interprétation]

**M. Blundy:** C'est juste.

**Le vice-président:** Ce qui représente six trains par jour?

**M. Blundy:** Oui.

**Le vice-président:** Ces trains étaient remplis chaque fois?

**M. Blundy:** Pour autant que je sache, le pourcentage des voyageurs était assez important.

**Le vice-président:** Les voyageurs venaient de Sarnia, Wyoming, Watford, Strathroy et London.

**M. Blundy:** Quant à moi, je ne puis pas vous donner de chiffres précis mais j'ai vu plusieurs voyageurs monter à Sarnia et à d'autres gares en cours de route.

**Le vice-président:** Les trains qui se rendaient à London étaient souvent complets.

**M. Blundy:** Oui.

**Le vice-président:** J'ai voyagé dans ces trains pendant plusieurs années et je sais donc ce qui se passe. Monsieur le maire, pourriez-vous nous dire quel genre de service le *Grand Trunk Western* fournissait aux voyageurs avant de supprimer ses services? Vous souvient-il? Cette société a-t-elle essayé de diminuer la qualité de ses services?

**M. Blundy:** On me dit que le service entre Chicago et Port Huron était fort mauvais, bien avant la détérioration des services entre Sarnia et Toronto.

**Le vice-président:** Si l'on rétablissait le service des six trains quotidiens, ne croyez-vous pas que cela résoudrait les problèmes qui existent entre Sarnia et Montréal? Pourquoi ne pas rétablir ces services à Chicago? Le demande se fait certainement sentir.

**M. Blundy:** Ce serait sans doute la solution à nos problèmes. Je ne puis pas vous donner de chiffres sur la rentabilité de cette entreprise mais je crois que notre population l'accueillerait avec joie et qu'il y aurait une augmentation sensible de voyageurs.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Blundy. D'autres questions, messieurs? Je vous remercie beaucoup. Eh bien, cette discussion met fin aux audiences.

**M. Blundy:** Monsieur le président, je vous ai fait parvenir 40 exemplaires du mémoire que j'ai préparé. Certes, je ne le lirai pas mais je ferai toutefois cette remarque. C'est à plusieurs reprises que je me suis entretenu avec le directeur du district au sujet des services-voyageurs au départ et à l'arrivée de Sarnia. Il m'a affirmé que les recettes totales du National Canadien pour ce qui est des départs et des arrivées à Sarnia s'étaient accrues chaque année en raison du nombre important des trains de marchandises, des wagons-citernes et des autres services rattachés à l'industrie chimique. Par ailleurs, il a fait remarquer que les revenus en provenance des services-voyageurs avaient diminué.

Je soutiens pourtant que le National Canadien appartient à l'État comme il appartient aux particuliers. Ne faut-il pas savoir accepter les pertes comme les profits? Le directeur du district du Canadien National vous dira que les profits annuels augmentent à Sarnia. Je pense qu'il devrait assumer dignement les pertes et les profits sans supprimer pour autant les services essentiels auxquels nos citoyens ont droit.

Comme chacun sait, la ville de Sarnia ne compte aucune université bien que, per capita, le niveau d'instruction soit supérieur à celui de bien d'autres villes. Naturellement, je



[Text]

nature of our industry. We have a higher average of student population going to university than many other cities of our size. They all have to go to the east from Sarnia, to go to university. A university student must have dependable transportation to and from his university town at a reasonable price.

• 1150

We have a large number of senior citizens who are not physically able to use their automobile and who maybe are not financially able to do so, and they need an inexpensive dependable service.

All these, I think, should be provided with this kind of transportation especially with the increased load in freight and tank car operations out of the city of Sarnia.

You already have my brief which was sent to you earlier.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Mayor. Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, speaking through you to His Worship, I would hope that you would not necessarily believe the head of the CNR when he says that the passenger service into Sarnia is losing more money every year. I would hope that you would be able to point out to him that, if they improved their service like every other business has to do, they might be able to improve their position so that, instead of having a loss, they could have a credit on the right side of the ledger.

That is the story, as the Chairman knows so well, Your Worship, that they have spread all across Canada. I would hope that there is going to be a stop to this thing, and I hope it stops right here at Sarnia.

**Mr. Blundy:** Mr. Chairman, I have written many times in the past six years, as mayor, to the divisional manager of the CNR and to Mr. Pickersgill, the Chairman of the Canadian Transport Commission—indeed, so many times to the latter that we are practically on a first name basis—and have pointed out all these things that you have mentioned, Mr. Whicher: that with a little bit of modern-day marketing and advertising methods, and a little imagination in equipment and service, they could certainly do a great deal more than they are doing. It is obvious to me that they do not care about passenger service; they are just looking for the lucrative freight and tank car service out of our area.

**Mr. Whicher:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Whicher. Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, the Mayor mentioned that they have adequate air service in and out of Sarnia, and I believe Mr. Bell mentioned that, because of the seaway, there is quite an advantage there in shipping by boat. I was wondering if you have made any study as to the differences in subsidies paid, say, to the airport by the federal government and to the seaway from tolls and things like that, in comparison with the amount of money being spent on railway service?

[Interpretation]

ne fais pas allusion au maire mais à la population en général. Nous avons investi de fortes sommes dans la formation technique et professionnelle de nos employés en raison de la nature même de notre industrie. Je répète que la moyenne des étudiants universitaires est plus élevée dans notre ville que dans d'autres villes de même impor-

tance. Les étudiants doivent voyager à l'est de Sarnia pour poursuivre leurs études universitaires. Il est donc normal d'offrir un service de transport sûr à un prix raisonnable.

Il faut aussi songer au grand nombre de citoyens âgés qui n'ont pas la capacité physique ou financière de conduire une automobile. Il faut donc leur offrir un service sûr et peu coûteux.

Il est possible d'assurer ces transports étant donné l'augmentation des wagons de marchandises et des wagons-citernes qui sortent de la ville de Sarnia.

Je sais que vous vous êtes déjà saisis du mémoire que je vous ai fait parvenir plus tôt.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur le maire. Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Monsieur le président, j'espère que vous ne croyez pas le représentant du Canadien national quand il affirme que le service-voyageurs qui passe par Sarnia est de moins en moins rentable chaque année. Il serait impérieux de leur signaler que s'ils amélioreraient leur service comme le fait toute autre entreprise commerciale, ils auraient des bénéfices nets au lieu d'un déficit.

Voilà le message, monsieur le maire, qu'il faut diffuser dans tout le pays. Il faut mettre un frein à ce genre de choses en commençant par Sarnia.

**M. Blundy:** Monsieur le président, au cours des six dernières années, je n'ai cessé d'écrire au directeur de division du Canadien national et à M. Pickersgill, président de la Commission canadienne des transports. Je l'ai fait si souvent que nous sommes devenus familiers. Je leur ai signalé tous les problèmes que vous avez soulevés, monsieur Whicher. Il s'agit de moderniser les techniques de mise en marché et de publicité, de faire preuve d'un peu plus d'imagination pour l'équipement et les services. Le Canadien national a sûrement beaucoup à faire dans ce domaine. Il est évident qu'il ne se préoccupe guère du service-voyageurs. Leur seul souci est d'améliorer la rentabilité des services de wagons-marchandises et wagons-citernes dans notre région.

**M. Whicher:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup monsieur Whicher.

Monsieur McNulty, à vous la parole.

**M. McNulty:** Monsieur le président, M. le maire a précisé que les services aériens à l'entrée et à la sortie de Sarnia sont suffisants. Quant à M. Bell, il a signalé que la voie maritime favorisait le transport par bateau. A-t-on déterminé les subventions accordées aux aéroports par le gouvernement fédéral par rapport aux sommes recueillies aux postes de péage et qui subventionnent la voie maritime? Avez-vous comparé ces recettes avec les sommes accordées au service ferroviaire?

[Texte]

**Mr. Blundy:** I do not have the figures with me today but I know that the subsidies in recent years to the Sarnia airport are not great. Our airport has been put into good shape; but in years past there have been fairly large subsidies.

As far as the shipping on the Great Lakes is concerned, we have had a very successful record, although shipping at the government dock out of Sarnia has been falling off over the last few years because of the very much larger ships that are travelling on the Great Lakes not wanting to stop at a government dock at Sarnia to take on 500 and 600 tons when they are 50,000- and 60,000-ton ships. Also, with containerization at other points, there has been a drop-off of overseas shipping from the city of Sarnia.

We really have no complaints, no great complaint, with the freight handling services in the area. Our major complaint is with transportation of passengers. We have had many people in many prospective industries say that they did not locate in Sarnia or they were going to move from Sarnia because of the availability to the markets in the Toronto area and they would be able to save the consequent freight costs. This is also a problem as far as we are concerned, but our major problem, of course, is passenger service.

• 1155

**Mr. McNulty:** Did you feel then that one of the main reasons for lack of growth in the area is the poor passenger service?

**Mr. Blundy:** I think the poor passenger service does have some direct result in the growth of the area, but the fact that there is a freight rate from Sarnia to Toronto in addition to the Toronto rate on the products is the greater result on the industrial development of the city.

**Mr. McNulty:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** I have one thing that I would like to go back to Mr. Bell with. We are all agreed that the passenger service supplied by the CNR is terrible. It costs \$6.50 by rail from Sarnia to Toronto and according to your figures it is \$7.95 by bus and \$20.00 by aircraft. Would you suggest that the CNR should raise those rates and give a little better service? Would the people use it? What is the reason? I never could understand CNR accounting; ...

**Mr. Whicher:** Nobody else can either.

**Mr. McCutcheon:** ... it is just the most ridiculous and fantastic thing I have ever seen in my life and yet they come up with a rate that is \$1.45 cheaper than the bus and I know enough about bus operators that they are not going to run down there unless they can see a dollar. I would like your comments. This looks ridiculous to me?

**The Vice-Chairman:** Mr. Bell.

**Mr. Bell:** I think it is very simple for the bus to figure out what its costs are between Sarnia and Toronto. You have a fairly small entity there and possibly their accounting procedures are a little simpler than when you get into a vast organization which is the CNR.

Frankly, I do not know how they work their rates out. It is inconceivable to tell me that they can do it for any less than the bus can do it. I just do not see how it is possible and I do not see how it would hurt their service or their

[Interprétation]

**M. Blundy:** Je ne peux pas vous donner ces chiffres aujourd'hui, mais je sais fort bien que les subventions des dernières années versées à l'aéroport de Sarnia ne sont pas importantes. Notre aéroport est en bonne forme mais on lui avait accordé de plus grandes subventions par les années passées.

En ce qui concerne le transport maritime sur les Grands lacs, nous avons un dossier fort important bien que le fret maritime ait baissé à Sarnia au cours des dernières années à cause du passage des grands navires voyageant sur les Grands lacs et qui refusent de s'arrêter à Sarnia pour recevoir 500 ou 600 tonnes de marchandises alors que leur capacité est de 50,000 ou 60,000 tonnes. En outre, depuis les containers, il y a eu une baisse du transport maritime à Sarnia.

Quant au service de manutention des wagons-marchandises, nous n'avons aucune plainte à formuler. Notre seule angoisse nous vient du transport des voyageurs. Des représentants d'industries susceptibles de s'implanter à Sarnia ont dit qu'ils ne s'y étaient pas installés ou qu'ils allaient en partir à cause de la proximité des marchés dans la région de Toronto et parce qu'ils pouvaient ainsi épargner des frais de transport. C'est aussi un problème pour nous, mais notre problème majeur, bien entendu, est le service-voyageurs.

**M. McNulty:** Croyez-vous donc que l'état déplorable du service-voyageurs soit l'une des raisons principales de l'absence de croissance dans la région?

**M. Blundy:** Je pense que cela a effectivement une influence directe sur la croissance de la région, mais le fait qu'il y ait un tarif marchandise pour le transport des produits entre Sarnia et Toronto, en plus du tarif de Toronto, est ce qui influe le plus sur le développement industriel de la ville.

**M. McNulty:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur McCutcheon.

**M. McCutcheon:** Il y a une chose sur laquelle je voudrais revenir avec M. Bell. Nous avons tous admis que le service-voyageurs fourni par le CN est déplorable. Il en coûte \$6.50 pour voyager en chemin de fer de Sarnia à Toronto et selon vos chiffres, il en coûte \$7.95 en autobus et \$20 en avion. Iriez-vous jusqu'à dire que le CN devrait augmenter ses prix et offrir un service un peu meilleur? Les gens l'utiliseraient-ils? Pourquoi? Je n'ai jamais pu comprendre la comptabilité du CN ...

**M. Whicher:** Personne ne le peut non plus.

**M. McCutcheon:** ... c'est tout simplement la chose la plus ridicule et la plus fantastique que j'aie jamais vue dans ma vie, et pourtant leur tarif est de \$1.45 moins élevé que l'autobus; je connais assez bien les exploitants des lignes d'autobus pour dire qu'ils n'iront pas là-bas s'ils ne voient pas un dollar à gagner. J'aimerais vos commentaires là-dessus. Cela me paraît ridicule.

**Le vice-président:** Monsieur Bell.

**M. Bell:** Je pense qu'il est très simple pour un exploitant de ligne d'autobus de calculer ce qui lui en coûte entre Sarnia et Toronto. Vous avez là un outillage assez peu considérable, et peut-être que sa comptabilité est un peu plus simple que pour une grande organisation comme le CN.

Franchement, je ne sais pas comment le CN établit son tarif. Il est inconcevable pour moi qu'il soit inférieur à celui de l'autobus. Je ne vois pas comment c'est possible, et



[Text]

payload if they did increase to the bus rate. They do have this advantage of about two hours on time which should be sufficient to offset that increase up to the rate of the bus transport.

**Mr. McCutcheon:** I just made that in passing, Mr. Chairman; it just looks ludicrous to me.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Saltzman.

**Mr. Saltzman:** I just have one question along the lines of a similar question I placed earlier. I would like to direct it to His Worship and ask him whether he has contacted the association of mayors and reeves asking for their support with regard to your representation on passenger services involving municipalities that are not directly on the line yet would have a fair degree of sympathy and trying to get a certain effort on the part of the various municipalities to support your position?

**Mr. Blundy:** We have not had any direct meetings with the municipalities, but several resolutions have been circulated by the various municipalities who are members of the Ontario Mayor's and Reeve's Association and the Association of Municipalities along the lines of declaring the abandonment of passenger service. We had one resolution that stemmed from our council that was passed to other municipalities. We have had no direct meetings with municipalities along the line of the railway between Sarnia and Toronto. I can well imagine that if the application that has been suggested by the Canadian National Railways to abandon that line is made there will be plenty of meetings before that application is heard.

• 1200

**Mr. Saltzman:** Can you give me some indication of what sort of response there has been to the resolutions circulated to other municipalities?

**Mr. Blundy:** From my attendance at meetings of the associations I have found that they have been almost unanimously supported by them.

**Mr. Saltzman:** So where you have asked for their support you have in fact received it.

**Mr. Blundy:** There is no question of it being given.

**Mr. Saltzman:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Saltzman. Mr. Noble is next.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, in looking over the brief submitted by the city of Sarnia I notice that they comment as follows:

The people of Sarnia feel that many hundreds of acres of land granted to the CNR nearly 100 years ago, should be returned to the people of the area . . .

I might say that I have had the same representation made to me in my riding, where there has not been a train over the road for years and weeds and little trees are growing up. I must tell you that I have a question on the order paper asking the government if they would consider returning this land to the municipality.

Then I notice further on down that you say:

[Interpretation]

je ne vois pas comment ses services ou sa clientèle en souffrirait s'il fixait son tarif au même niveau que celui de l'autobus. Il a l'avantage de faire gagner environ deux heures, ce qui devrait suffire à compenser une augmentation qui porterait son tarif au niveau de celui de l'autobus.

**M. McCutcheon:** J'ai dit cela en passant, monsieur le président, cela me paraît tout simplement ridicule.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Monsieur Saltzman.

**M. Saltzman:** Je n'ai qu'une seule question se rapportant à une question que j'ai déjà posée. Je voudrais demander à Son Honneur si elle a communiqué avec l'Association des maires pour solliciter son appui en ce qui concerne vos requêtes relatives au service-voyageurs, pour intéresser des municipalités qui, sans être directement situées le long de la voie, manifesteraient un certain degré de sympathie; avez-vous essayé d'obtenir un certain effort de la part des différentes municipalités pour qu'elles appuient votre position?

**M. Blundy:** Nous n'avons pas eu de réunion directe avec les municipalités, mais les différentes municipalités qui sont membres de l'Association des maires de l'Ontario et de l'Association des municipalités ont fait circuler plusieurs résolutions relativement aux annonces de suppression des services-voyageurs. Notre conseil a adopté une résolution qui a été envoyée à d'autres municipalités. Nous n'avons pas eu de réunion directe avec les municipalités situées en bordure de la voie ferrée qui relie Sarnia à Toronto. A mon avis, si le CN a fait une demande en vue d'abandonner ce service, il y aura encore de nombreuses réunions avant d'y donner suite.

**M. Saltzman:** Quel accueil ont reçu les résolutions communiquées aux autres municipalités?

**M. Blundy:** En participant aux séances des associations, j'ai constaté qu'elles recevaient un appui presque unanime.

**M. Saltzman:** Par conséquent, quand vous avez demandé qu'on endosse ces résolutions, on l'a vraiment fait.

**M. Blundy:** Personne n'en avait parlé.

**M. Saltzman:** Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Saltzman. La parole est à monsieur Noble.

**M. Noble:** Dans le mémoire présenté par la ville de Sarnia, je relève cette phrase:

La population de Sarnia croit que les centaines d'acres de terrains qui ont été octroyés au CN, il y a près de 100 ans, devraient être restitués à la population de la région . . .

Je fois dire qu'on a présenté les mêmes instances dans ma circonscription, où aucun train n'a circulé depuis de nombreuses années et où poussent maintenant des mauvaises herbes et des arbustes. J'ajouterai qu'une de mes questions inscrites au feuillet demande au gouvernement s'il envisage de restituer ces terrains à la municipalité.

Je constate que vous dites, un peu plus loin:

## [Texte]

I am calling for a study by your committee, or some other appropriate committee, to look at the unused CNR lands lying in our cities and towns growing weeds, with a view to turning them over to the municipality...

I also should tell you that I have a question on the order paper asking the government if they would take appropriate measures in respect of the CNR to see that these weeds, trees and trunks are cut down because they are a menace to adjoining property. I just wanted you to know that we have made representation in that respect.

**Mr. Blundy:** Mr. Chairman, I have one small comment to make on what Mr. Noble said. I am not necessarily saying that I want the Canadian National Railways to give us any of their lands. But I want them to put them into fruitful use.

The city of Sarnia has been working for some time to get a light industrial subdivision area that is readily and easily serviceable to the city of Sarnia. The Canadian National Railways have over 25 acres of land on Campbell Street in Sarnia. I have been mayor for six years and in that time there has never been a year gone by that I have not approached them about their making this land available as a light industrial site.

When Dr. Bandine was here a few months ago he said they have no use for this land and it is redundant to their needs. All I say is that they do not need to give it to us, but sell it to someone so that they can put a money-making light industry in that area. We have every service needed for an industry right at the curb in front of that 25 acres.

That is just one area that I am speaking about and it is a waste of the land-use needs in the city of Sarnia, as far as I am concerned.

**Mr. Noble:** I might add, Mr. Mayor, that a lot of this land is in areas of quite valuable surrounding property.

**Mr. Blundy:** This 25 acres that I am speaking of certainly is.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I would like to say to the Mayor that if I get answers to these questions, if I ever do, I will see that he gets copies.

**Mr. Blundy:** Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Noble. Mr. Whelan is next.

**Mr. Whelan:** You do not want the CNR to give the land to you?

**Mr. Blundy:** As long as it is made available for light industrial use by private enterprise.

**Mr. Whelan:** Out of the total land they own how much of it could be used for this?

**Mr. Blundy:** I do not have any figures, Mr. Whelan, on that. However, I am very familiar with this one particular piece of land that I have been at them about for years. They own a very considerable amount of land in the city of Sarnia and the village of Point Edward right along our waterfront.

## [Interprétation]

Je réclame une étude, que votre comité ou un autre comité compétent devrait faire, au sujet des terrains du CN inutilisés dans nos villes et où croissent les mauvaises herbes. Cette étude serait faite dans l'optique d'une restitution de ces terrains à la municipalité...

Dans une autre question inscrite au feuillet, je demande au gouvernement s'il veut prendre les mesures qui conviennent auprès du CN afin que ces mauvaises herbes, ces arbres et ces troncs soient coupés, parce qu'ils constituent un danger pour les propriétés adjacentes. Je tenais seulement à vous faire savoir que nous avons présenté des instances à ce sujet.

**M. Blundy:** Je voudrais faire une petite observation sur ce que vous venez de dire, monsieur Noble. Ce que je veux, ce n'est pas que le CN nous remette l'un ou l'autre de ses terrains, mais qu'on les rende plus utiles.

La ville de Sarnia tente depuis quelque temps déjà d'acquiescer une zone industrielle qu'on pourrait rapidement et facilement aménager. Le Canadien National possède plus de 25 acres de terrains dans la rue Campbell, à Sarnia. Je suis maire de cette ville depuis 6 ans et je n'ai jamais laissé une année s'écouler depuis ce temps sans m'adresser au CN afin que les terrains soient mis à notre disposition pour en faire une zone industrielle.

Quand monsieur Bandine est venu ici, il y a quelques mois, il a dit qu'on avait nullement besoin de ces terrains. Mais il n'est pas nécessaire de nous les donner. On pourrait les vendre à quelque'un, de sorte que de petites industries puissent ensuite s'établir dans ce secteur. Tous les services dont a besoin une industrie sont dans la rue qui passe devant ces 25 acres.

Et je ne m'attache qu'à un seul secteur. Pour ma part, j'estime que Sarnia gaspille ses terrains.

**M. Noble:** J'ajouterai, monsieur le maire, qu'une bonne partie de ces terrains sont dans un secteur où les propriétés voisines valent très cher.

**M. Blundy:** C'est sûrement le cas des 25 acres dont j'ai parlé.

**M. Noble:** Monsieur le président, je voudrais dire au maire que je lui ferai parvenir les réponses à ces questions, si jamais on me répond.

**M. Blundy:** Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Noble. Monsieur Whelan est le suivant.

**M. Whelan:** Vous ne voulez pas que le CN vous donne ces terrains?

**M. Blundy:** Dans la mesure où on les mettra à la disposition de l'entreprise privée afin d'y établir une industrie légère.

**M. Whelan:** Quelle est la superficie des terrains du CN qui pourrait être employée à cette fin?

**M. Blundy:** Je n'ai aucun chiffre à ce sujet, monsieur Whelan. Je connais très bien ce terrain, puisque je m'occupe de cette affaire depuis des années. Le CN possède beaucoup de terrains à Sarnia et dans le village de Point Edward, le long du rivage.



[Text]

**Mr. Whelan:** Do you have land in Sarnia and Point Edward owned by private developers that is not being developed and they are just holding it or speculating?

**Mr. Blundy:** We have some very large tracts of land in the city of Sarnia that are in the industrial area and owned by Polymer and Imperial Oil, who have told us that it is being held for future needs of their company or for use by a company that would be associated with them in the exchange of raw materials and so forth. There are lands on the Indian reservation completely within the city of Sarnia that could be used for a light, or even a heavy, industrial subdivision and the Indian bands are attempting, through the Department of Indian Affairs and Northern Development, to get something going, but there is nothing there. I think there is one subdivision in the Township of Sarnia, a light industrial subdivision that is owned by private enterprise and that is not completely filled at this time.

• 1205

**Mr. Whelan:** Referring to what Mr. Noble said about the right-of-ways that have been abandoned, do you have any of those in the City of Sarnia?

**Mr. Blundy:** No, I do not think we have any completely abandoned right-of-ways now. There was one but it has been used as a city street for many years. I do not believe we have any abandoned right-of-ways at the moment.

**Mr. Whelan:** I think what Mr. Noble has suggested is a good idea, that they should be turned over to the municipality. I would not condemn them because they are growing up in trees and perhaps weeds. The right-of-ways could probably be turned over to a conservation authority. Some of them are not of much use for any other than a railroad and we could turn them over to a conservation authority. Some railway right-of-ways, even the ones that are used today, look as if they belong to a conservation authority by the amount of growth on them. Some look as if the train were driving through a bush. It would be a good idea if they abandoned them, turned them over so these areas would be left as green strips or green belts. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Whelan. This completes the brief of the Sarnia and District Chamber of Commerce. On behalf of the committee I would like to thank His Worship Mayor Paul D. Blundy, Mayor of the City of Sarnia, and Mr. David Bell, Chairman of the Sarnia and District Chamber of Commerce. Thank you very much.

I suggest we adjourn for lunch until 2 o'clock when we will come back here to meet with the Sarnia Railway Workers Union Council, Mr. Thomas C. Smith, Secretary-Treasurer.

AFTERNOON SITTING

• 1408

**The Vice-Chairman:** The meeting will come to order.

At this time we have a brief from The Sarnia Railway Workers Council, represented by Mr. T. C. Smith, Secretary-Treasurer, and I believe he has some people with him. Will you come to the front, please. I will ask Mr. Harrison to introduce his colleagues.

**Mr. E. T. Harrison (Chairman, The Sarnia Railway Workers Union Council):** Mr. Chairman, members of the Committee, ladies and gentlemen, we wish to thank you for giving us

[Interpretation]

**M. Whelan:** Des entrepreneurs privés possèdent-ils des terrains à Sarnia et à Point Edward, terrains dont on ne se sert pas ou sur lesquels on spéculé?

**M. Blundy:** Il y a de très grands terrains à Sarnia, dans la zone industrielle, et ils appartiennent aux sociétés Polymer et Imperial Oil. Ces sociétés nous ont dit qu'elles les réservaient aux besoins futurs et à l'usage d'une société qui pourrait s'associer à elles et faire l'échange de matières premières. Dans la réserve indienne, entièrement située dans la ville de Sarnia, il y a également des terrains qui pourraient convenir à l'industrie légère, ou même à une industrie lourde. Les bandes indiennes essaient présentement, par l'intermédiaire du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, d'en faire quelque chose, mais il ne se passe rien de ce côté. Il y a, dans le township de Sarnia, un emplacement destiné à l'industrie légère qui appartient à l'entreprise privée et est encore vacant.

**M. Whelan:** Y a-t-il eu des cas dans la ville de Sarnia où les droits de passage dont a parlé tout à l'heure M. Noble ont été abandonnés?

**M. Blundy:** Non, les droits de passage n'ont pas été complètement abandonnés. Il y en a bien un où passe une rue de la ville depuis plusieurs années, mais c'est tout, je pense.

**M. Whelan:** L'idée de M. Noble est excellente; ces droits de passage devraient être rendus à la municipalité. Je n'y vois pas d'inconvénients personnellement puisque les arbres et l'herbe y poussent. On pourrait très bien en confier la charge à un organisme de conservation, du moins dans le cas de ceux qui n'ont pas d'autre utilité. A voir ce qui pousse sur certains actuellement, on pourrait croire que certains d'entre eux ont déjà été confiés à un tel organisme. Si des trains devaient y passer, il faudrait qu'ils foncent dans la broussaille. Donc, il conviendrait peut-être de les abandonner afin de les utiliser comme zone verte. Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Whelan. Nous en avons maintenant terminé avec l'étude du mémoire de la Chambre de commerce de Sarnia et du district. Au nom de tous les membres du Comité, je remercie M. Paul D. Blundy, maire de Sarnia, ainsi que M. David Bell, président de la Chambre de commerce de Sarnia et du district.

La séance est levée jusqu'à 2 h pour le déjeuner; nous accueillons, cet après-midi, M. Thomas C. Smith, secrétaire-trésorier du Conseil syndical des cheminots de Sarnia.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le vice-président:** La séance est ouverte.

Un mémoire doit être présenté au nom du Conseil syndical des cheminots de Sarnia par M. T. C. Smith, secrétaire trésorier. Je demanderais d'abord à M. Harrison de bien vouloir s'avancer et de nous présenter ses collègues.

**M. E. T. Harrison (président du Conseil syndical des cheminots de Sarnia):** Monsieur le président, messieurs, nous désirons d'abord vous remercier pour cette occasion de

[Texte]

this opportunity to appear before this committee to make our views known regarding passenger service out of Sarnia.

Brother Tom Smith of the Railway Union council will read the brief and we will try to answer any questions you may have. I now present Brother Tom Smith, and this is Brother Ron Treitz, a member of the Committee.

**Mr. T. C. Smith (District Chairman, T. C. Division of BRAC, Southwestern Ontario Area, The Sarnia Railway Workers Union Council):** Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

This brief is in support of the continuation of rail passenger service to Sarnia and Lambton County by the Canadian National Railway, and it is submitted by the Sarnia Railway Workers Union council to the House of Commons Standing Committee on Transport and Communications.

The Sarnia Railway Workers Union Council repreents all Canadian National Railway employees at Sarnia. The executive of the council is composed of the local chairmen of all the railway unions at Sarnia; it was organized to enable railway labour to speak with one voice on matters of common interest.

On behalf of all railroad employees at Sarnia, about 500 people, we wish to thank you for this opportunity to express our views regarding rail passenger service in the Sarnia area.

During the past two decades or so it has become increasingly apparent that North America is approaching a crisis in transportation. The efficient, reliable, convenient and economical network of rail passenger service has gradually been reduced and downgraded due to the competition of other forms of transportation. For a time this seemed to be a natural, even desirable process; the new was replacing the old, we were moving into a brave new world. However, it is now clear that things are never that simple; we are becoming aware of the pitfalls inherent in these changes.

The more roads we build the more congested they become; as we build more unbelievably costly airports the air lanes become overloaded and we find ourselves stacked up for hours above airports or diverted to another destination hundreds of miles away.

All levels of government are finding it impossible to keep financially abreast of the cost of all this and now our scientists warn us that we must stop polluting our environment or die.

It is clear that we are not on the right path and various studies of which you will be aware, have indicated that the cheapest and most practicable as well as the most pollution-free method of mass transportation is by rail. The recent action of the Government of Ontario cancelling the Spadina Expressway in Toronto is indicative of the concern felt about the damage being done to our world by the automobile. It seems that we have been running as hard as we can go down the road to financial and environmental bankruptcy.

All transportation is subsidized, so it becomes a matter of spending the money to the best advantage. Roads and airports, navigational aids and meteorological stations constitute enormous cost items, the railroads are already built and paid for and could handle much more traffic at reasonable cost. Since all recent studies indicate that mass transportation is the only answer for the future, surely it is common sense to retain the skeleton passenger rail service we still have as a basis on which to build. The establish-

[Interprétation]

vous faire part de nos vues sur le service des trains-voyageurs desservant la ville de Sarnia.

M. Tom Smith du Conseil syndical des cheminots lira d'abord le mémoire, nous essaierons ensuite de répondre à vos questions. M'accompagne également, M. Ron Treitz, membre du Conseil.

**M. T. C. Smith (président de district, Division des Transports et Communications de BRAC, région du Sud-Ouest de l'Ontario, Conseil syndical des cheminots de Sarnia):** Merci, monsieur le président. Notre mémoire préconise le maintien du service voyageurs du CN desservant Sarnia et les comtés de Lambton.

Il est présenté au nom du Conseil syndical des cheminots de Sarnia et s'adresse au Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes.

Le Conseil syndical des cheminots de Sarnia représente tous les cheminots de Sarnia employés par le CN. Le Comité exécutif se compose des présidents de tous les syndicats locaux de Sarnia. Le but du Conseil est de permettre à tous les travailleurs des chemins de fer de se faire entendre en tant que groupe sur tous les sujets qui les intéressent.

Au nom de tous les employés des chemins de fer de Sarnia, qui sont environ 500, nous remercions le Comité de cette occasion qu'il nous accorde de faire connaître nos vues sur le transport des voyageurs dans la région de Sarnia.

Au cours des deux dernières décennies, on a pu se rendre compte que l'Amérique du Nord se dirige vers une crise des transports. Le réseau de trains de voyageurs d'efficace, sûr, pratique et économique qu'il était, il est devenu de moins en moins apte à faire concurrence aux autres moyens de transport. A un moment donné on a cru que c'était souhaitable; c'était le modernisme, on s'engageait dans une nouvelle ère. De plus en plus cependant, on se rend compte que ce n'est pas si simple; on commence à voir les dangers de ce changement.

On a beau construire de nouvelles routes, elles sont toutes congestionnées; les pistes des aéroports modernes construites à des coûts astronomiques ne suffisent plus; il nous faut attendre des heures au-dessus des aéroports souvent même on est dirigé vers une autre destination à des milles de distance.

On a déjà du mal à boucler le budget à tous les échelons de gouvernement; voici que les hommes de science nous disent maintenant qu'il faut cesser de polluer l'environnement ou sinon nous serons anéantis.

Il est clair que nous ne sommes pas dans la bonne voie; différentes études que vous connaissez sûrement ont révélé que le moyen le plus économique, le plus pratique, et celui qui crée le moins de pollution, c'est le chemin de fer. La récente décision du gouvernement de l'Ontario de mettre fin aux travaux de construction de l'autoroute de Spadina à Toronto montre bien qu'on s'inquiète davantage maintenant des dommages causés à l'environnement par l'automobile. Nous avons maintenant touché le fond tant du point de vue des coûts que des dommages à l'environnement.

Puisque tous les moyens de transport sont subventionnés, il suffit de savoir répartir les deniers publics de la façon la plus avantageuse possible. On sait que les routes et les aéroports, les aides à la navigation et les stations météorologiques entraînent des dépenses considérables, quand les chemins de fer sont déjà construits, payés et



## [Text]

ment of Amtrak in the United States is an example of this thinking.

• 1413

The proportion of both old people and college students in our population is greater than ever before. Rail transportation is vital to these two groups. Many old people can no longer drive or do not care to; our young people at Sarnia must leave home to go to university and cannot afford automobiles or airline tickets. Buses, while performing a useful service at reasonable cost, cannot be completely reliable in our climate and are necessarily slow because of the village-to-village nature of their runs. Bus running time from Sarnia to London is two hours; trains take fifty minutes to an hour.

At the present time 7,000 to 8,000 people use the train service into Sarnia every month. This is too large a group to deprive of service particularly since Sarnia, the largest petro-chemical complex in Canada, is somewhat isolated from the Toronto-Hamilton industrial heartland. We have no modern roads to either Windsor or London, and the Province of Ontario cannot find the money to build them although many promises have been made.

If passenger train service to Sarnia is terminated, the jobs of 47 railway employees will be directly affected. This too must be regarded as a cost item. These people and their families must continue to live.

At some time during these hearings CNR will be introducing cost figures to the Committee. We have seen railroad cost figures before and they appear to us to be straight out of *Alice in Wonderland*. The rails and railway plant in general are there and must be maintained for freight whether or not passenger trains run. We ask the Committee to carefully scrutinize CNR calculations.

One of the problems facing potential rail travellers is the difficulty of obtaining information of scheduling. CN has closed most stations; it is usually no longer possible for people residing outside large centres to obtain local information. The small town resident who wishes information must now call a long distance number, if he happens to know about it. All too often this distant telephone goes unanswered or the person answering it is unable to help. Apparently the customer information telephones are often answered by employees who happen to be passing by instead of by carefully trained sales people. The answer to this is obvious but seems to have so far escaped the CNR.

Another way to inform the public would be to run, in local newspapers, a regular small advertisement giving arrival and departure times and showing possible connections. At present CN advertises sporadically. It runs a fairly large and expensive advertisement a few times, then there is a long silence.

When CN does succeed in persuading people to ride the trains, nothing is done to make them wish to repeat the experience. The equipment is often dirty, with toilets less than spotless, and the food now offered on many trains is not fit to eat. This decline in standards is partially because of cost cutting and partially due to lack of supervision of maintenance and cleaning staff. The railroad simply does not seem to care.

## [Interpretation]

prêts à servir bien davantage, sans qu'il en coûte les yeux de la tête. A la lumière des études récentes montrant que le

transport en commun est la seule solution qu'on puisse envisager pour l'avenir, on est sûrement d'accord pour dire qu'il faut non seulement maintenir le semblant de service qui existe actuellement, mais lui donner plus d'ampleur; c'est une question de bon sens. La création d'Amtrak aux États-Unis illustre bien le nouveau mode de penser.

Le pourcentage des gens âgés et d'étudiants est très élevé dans la région. Le transport ferroviaire est essentiel à ces deux groupes. Nombreux sont les gens âgés qui ne peuvent plus conduire ou qui ne le désirent pas; quant aux jeunes gens de Sarnia, ils doivent aller à l'université à l'extérieur de la ville et n'ont pas les moyens de posséder une automobile, ni de voyager par avion. L'autobus offre un service efficace à un prix raisonnable, mais à cause de notre climat, on ne peut compter dessus. D'ailleurs, puisqu'il va de village en village, il est plutôt lent. Cela prend deux heures pour se rendre de Sarnia à London en autobus, tandis qu'en train, cela prend de cinquante à soixante minutes.

Actuellement, 7,000 à 8,000 personnes prennent le train à Sarnia tous les mois. Ce groupe a trop d'importance pour qu'on le prive de ce service, surtout que Sarnia, qui possède le plus vaste complexe pétro-chimique au Canada, est assez isolé du centre industriel de la région de Toronto-Hamilton. Aucune autoroute moderne ne la relie à Windsor ou London, et la province de l'Ontario ne trouve pas d'argent pour en construire bien qu'elle le promette.

Si le service-voyageurs à Sarnia est interrompu, 47 employés des chemins de fer seront directement touchés. On doit également prendre cela en considération. Ces hommes et leur famille doivent continuer à vivre.

Au cours des audiences, le CN va montrer au Comité les frais qu'il doit payer. Nous avons vu de tels chiffres avant et ils nous semblent sortis tout droit des contes des mille et une nuits. De toute façon, les voies ferrées et les installations y sont et doivent être entretenues pour les trains de marchandises qu'il y ait un service-voyageurs ou non. Examinez attentivement les chiffres du CN.

Les usagers des trains ont de la difficulté à obtenir des renseignements sur l'horaire. C'est un problème. Le CN a fermé la plupart des gares; il n'est donc plus possible pour les gens qui résident en dehors des grands centres urbains d'obtenir des renseignements sur l'horaire des trains locaux. L'habitant d'une petite ville doit placer un appel interurbain pour les obtenir, et encore, s'il est au courant de ce service. Trop souvent, ou on ne répond pas au téléphone, ou la personne qui répond ne peut fournir les renseignements demandés. Apparemment, ce sont des employés qui se trouvent là par hasard qui répondent, et non des employés chargés précisément de renseigner les clients. La solution à ce problème est évidente, mais le CN, semble-t-il, ne l'a pas encore trouvée.

Un autre moyen d'informer le public serait de faire passer régulièrement dans les journaux de l'endroit, une petite annonce donnant les heures d'arrivée et de départ ainsi que les correspondances possibles. Le CN le fait de façon épisodique. Il fait paraître une annonce très grande et très onéreuse, puis on n'en entend plus parler pendant longtemps.

Une fois que le CN a réussi à persuader des gens d'emprunter le train, il ne fait rien pour que ceux-ci désirent répéter l'expérience. L'équipement est souvent sale, les

## [Texte]

A major cost item in recent years has been the development and introduction of new types of passenger equipment. This equipment all has several things in common; it is very expensive, it does not work well, and it is less comfortable and noisier than the old equipment. The much advertised Turbo trains must surely have set a record for high cost and unreliability.

We understand the attraction of these toys; it is tempting to think that some magical new equipment will solve all our problems and bring passengers flocking to us. The fact is that the new types of equipment are, by older standards, close to being junk. The present standard passenger equipment is of high quality. This type of equipment is the most satisfactory ever developed. With proper maintenance and modern methods of railway signalling it can be operated at any speed likely to be possible on Canadian railways.

The present scheduling of most passenger trains is very slow. In many cases it is still the same as in steam engine days. This may to some extent be due to the locomotives used on some trains. For instance, the much advertised Tempo trains are pulled by old freight engines that were never much good for freight and were revamped to become, overnight, the latest thing in motive power.

• 1418

The enormous success, at relatively small cost, of the GO transit system in the Toronto area shows clearly the value of rail transportation and what can be achieved when services are designed to meet the needs of the public. The Ontario government has been able to defer expensive road construction in the east-west Pickering to Hamilton corridor and the Toronto Real Estate Board has estimated the increased value of property adjacent to Go lines to be in excess of \$100 million.

It would appear to be time for an overhaul of the National Transportation Act. Many of the assumptions on which the act is based date back to the MacPherson Royal Commission of the nineteen fifties. We are strongly of the opinion that some of the conclusions reached at that time are no longer valid.

The act's bias is clearly in favour of abandonment. It implicitly discourages a railway from looking beyond its profit and loss statements in determining its passenger policy by making it impossible to obtain a subsidy on a service without applying to abandon it. It puts the emphasis on the strictly economic rather than the social effects of abandonment. This is clearly not consistent with contemporary viewpoints. In the last two decades we have become more concerned with the quality of life, indeed with its continued existence, and now must allow the social aspects of change to weigh more heavily in making our decisions.

We therefore respectfully ask this Committee to urge our government to authorize a new study of national transportation policy with a view to revising the National Transportation Act along lines more in keeping with today's needs. We are confident that any study in depth of Canadian transportation requirements will find that rail transport is not only necessary but now is the only practical method of mass urban and interurban transport for the future.

We further ask this Committee to reject any suggestion of more reduction of rail services in western Ontario.

## [Interprétation]

toilettes sont loin de briller comme un sou neuf, et la nourriture servie dans plusieurs trains n'est pas mangeable. Cette baisse de qualité est due en partie à la réduction des frais et à un manque de surveillance du personnel chargé de l'entretien. La compagnie semble complètement indifférente.

L'un des coûts les plus élevés des dernières années a été la mise au point de nouveaux types de wagons de passagers et leur mise en service. Ces nouveaux types ont plusieurs choses en commun: ils coûtent tous très chers, ils marchent mal, et ils sont moins confortables et plus bruyants que les wagons de type ancien. Les trains Turbo, qui ont fait l'objet de tant de publicité, ont sûrement battu le record en matière prix de revient et d'irrégularité.

Nous comprenons l'attrait qu'exercent ces jouets; il est tentant de penser qu'un nouvel équipement magique va résoudre tous nos problèmes et attirer les voyageurs par centaines. En fait, les nouveaux types sont, d'après les anciennes normes, presque de la ferraille. Les wagons de passagers actuels sont de très bonne qualité. Ce sont les plus satisfaisants qu'on ait jamais eus. Si on les entretient bien, et qu'on utilise les méthodes modernes de signalisation ferroviaire, on peut les faire rouler à la vitesse maximale autorisée sur nos voies ferrées.

L'horaire actuel de la plupart des trains de voyageurs est très lent. Dans la plupart des cas, c'est aussi rapide que du temps des locomotives à vapeur. C'est peut-être dû, en partie, aux locomotives dont on se sert pour tirer certains trains. Ainsi, les trains Tempo qu'on vante tant sont tiés par de vieilles locomotives de fret qui n'ont jamais valu grand-chose pour les convois de marchandises, et auxquelles on a donné un aspect neuf pour devenir, très rapidement, la dernière nouveauté en matière de puissance motrice.

L'éclatant succès du réseau de transport interurbain express de la région de Toronto, dont les frais d'exploitation sont relativement peu élevés, démontre clairement la valeur du transport ferroviaire et ce qui peut être accompli quand les services sont conçus pour répondre aux besoins de la population. Le gouvernement ontarien a pu remettre à plus tard la construction onéreuse du tronçon de route de l'est à l'ouest reliant Pickering à Hamilton, et le Toronto Real Estate Board a constaté que les propriétés adjacentes aux lignes interurbaines express ont connu une plus-value d'au-delà de \$100 millions.

Il me semble qu'il serait temps de reconsidérer la Loi nationale sur les transports. Nombre des hypothèses sur lesquelles se fonde la loi remontent aux années cinquante, à l'époque de la Commission royale d'enquête MacPherson. Nous sommes fortement d'avis que certaines de ses conclusions ne sont plus valables aujourd'hui.

La teneur de la loi opte clairement vers l'abandon. Elle décourage de façon implicite les compagnies de chemin de fer à considérer autre chose que ses états financiers quand il s'agit d'adopter une ligne de conduite pour les voyageurs en rendant impossible l'obtention de subsides pour un service sans d'abord faire une demande pour l'abandonner. Elle met strictement l'accent sur les effets économiques de l'abandon plutôt que sur ses répercussions sociales. Il est clair que cela ne correspond plus à la réalité actuelle. A cours des deux dernières décennies, nous nous sommes de plus en plus souciés de la qualité du niveau de



**[Text]**

Service is now at an irreducible minimum and, as we have shown, is vital to thousands of people.

This brief is signed by: E. T. Harrison, Chairman, Sarnia Railway Workers Union Council; W. Gould, Local Chairman, Local 344T, United Transportation Union; T. C. Smith, District Chairman, T. C. Division of BRAC, Southwestern Ontario Area; R. E. Treitz, Local Chairman, Local S 227, United Transportation Union; G. W. Whittall, Local Chairman, Local 183, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers; R. P. Caley, Local Chairman, Division 240, Brotherhood of Locomotive Engineers; E. T. Harrison, Local Chairman, Local 344E, United Transportation Union; E. A. Williams, Local Chairman, Lodge 420, Brotherhood of Railway Carmen of America; D. J. Bloomfield, Local Chairman, Lodge 497, Brotherhood of Maintenance of Way. It is dated 30 May, 1972.

Mr. Chairman, members of the Committee, if you would allow, I have a couple of other items that are very short but which I would like to mention.

**The Vice-Chairman:** Go ahead, sir.

**Mr. Smith:** The first point deals with the speed of passenger trains. With the road-bed and heavy gauge rail used between Sarnia and Toronto, we believe that, with minimum improvements in track and maintenance, the speed limits could be increased from 80 miles per hour to 90 miles per hour on the Strathroy, Dundas and Oakville subdivision, and from 70 miles per hour to 80 miles per hour on the Thorndale, Guelph and Halton subdivision. The schedules could be reduced by 20 to 30 minutes between Sarnia and Toronto with safety. Therefore, we urge this Committee to have the Canadian Transport Commission consider such an increase in speed limits.

The second point we wish to make deals with the new servo-centres introduced by the railway for handling express freight. We have received customers' complaints over this service due to their having difficulty in not being able to obtain information on rates and services as well as having to spend lengthy periods of time on the telephone to obtain the information, whereas in the past the customer would phone the agent who would handle this problem more to his satisfaction.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Treitz.

**Mr. R. E. Treitz (Local Chairman, Local S 227, United Transportation Union):** Mr. Chairman, members of the Committee, ladies and gentlemen, it is unfortunate that the meeting scheduled for January 25 was cancelled when, due to

**[Interpretation]**

vie, et même de la «survie», et nous devons maintenant tenir compte surtout des aspects des changements sociaux avant de prendre des décisions.

Nous demandons donc respectueusement au comité de demander instamment au gouvernement d'autoriser une nouvelle étude de la politique nationale en matière de transports en vue de réviser la Loi nationale sur les transports de façon à ce qu'elle soit mieux adaptée à nos besoins actuels. Nous sommes certains qu'une étude en profondeur des exigences en matière de transports au Canada démontrera que non seulement le transport ferroviaire est nécessaire, mais aussi qu'il constitue le moyen de transport en commun le plus efficace, tant urbain qu'intérieur, pour l'avenir.

De plus, nous demandons au comité de rejeter toute proposition visant à réduire les services ferroviaires de l'ouest de l'Ontario. Ces services ont déjà été réduits au minimum et, comme nous l'avons démontré, il est vital pour des milliers de personnes.

Le présent mémoire porte la signature de MM. E. T. Harrison, président du Sarnia Railway Workers Union Council, W. Gould, président régional, groupe 344T, Syndicat des Travailleurs des Transports, T. C. Smith, président de district de la T. C. Division of BRAC, région du sud-ouest de l'Ontario, R. E. Treitz, président régional pièce S 227 du United Transportation Union, G. W. Whittall, président régional, groupe 183, de la Fraternité canadienne des Cheminots et assimilés, R. P. Caley, président régional, division 240, de la Fraternité des ingénieurs de locomotives, E. T. Harrison, président régional, groupe 344E du Syndicat des Travailleurs des Transports, E. A. Williams, président régional, atelier 420 de la Brotherhood of Railway Carmen of America, D. J. Bloomfield, président régional, atelier 497 de la Brotherhood of Maintenance of Way. Il est daté du 30 mai 1972.

Monsieur le président, messieurs les députés, permettez-moi de porter quelques brefs sujets à votre attention.

**Le vice-président:** Poursuivez, monsieur.

**M. Smith:** La première question porte sur la vitesse des trains pour voyageurs. Étant donné le type de remblai et la qualité des rails utilisés entre Sarnia et Toronto, nous croyons qu'un minimum d'améliorations de la voie et de l'entretien pourrait permettre de faire passer la vitesse limite de 80 à 90 milles à l'heure pour les sections de Strathroy, Dundas et Oakville et de 70 à 80 milles à l'heure pour celles de Thorndale, Guelph et Halton. La durée du trajet pourrait être réduite de 20 à 30 minutes entre Sarnia et Toronto et ce en toute sécurité. Nous prions donc le comité de saisir la Commission canadienne des transports de cette question d'augmentation de vitesse.

Le deuxième sujet que nous voulons aborder se rapporte aux nouveaux servo-centres mis au point par les compagnies ferroviaires pour la manutention de la marchandise des trains express. Nous avons reçu des plaintes de clients qui ont eu des difficultés à obtenir des renseignements sur les taux et sur les services disponibles. Il leur a fallu patienter au téléphone afin d'obtenir ces renseignements alors que dans le passé, ils n'avaient qu'à téléphoner à un agent qui se chargeait de régler ce problème.

Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Treitz.

**M. R. E. Treitz (président régional, groupe S 227 du Syndicat des Travailleurs des Transports):** Monsieur le président, messieurs les députés, mesdames et messieurs. Il est dommage que la séance prévue pour le 25 janvier ait été annulée en

# [Texte]

poor connections, the Committee could not attend. I venture to guess that hardly any of the people present today sought rail transportation as a means of attending this meeting for the same reason.

• 1423

Passenger train schedules have been juggled so connections are just missed causing layovers to passengers.

Freight normally switched in Sarnia is being sent to the Toronto Hump Yard to be switched. Fort Erie, Niagara Falls, Hamilton and Kitchener traffic is routed back to these terminals causing delays to shippers and taking Sarnia livelihood from Sarnia men. This action is taken because the CNR has reduced yard crews in Sarnia from three to two men. The union and the company have agreed two-man crews can work safely, they have not agreed two men can work efficiently. The loss in productivity must be borne by the company, so states the arbitrator.

I have written to Mr. Jack Cullen, M.P. for Sarnia-Lambton, concerning the CNR's lack of thought for their employees and how it will go to any extreme to prove a point.

The \$15 million switching yard opened in 1958 designed to be operated with three men yard crews and now reduced to two men crews is hamstrung.

Two men crews instigated November 1, 1971 were unable to keep Sarnia traffic moving so on November 5, train 408 was sent to Toronto to be switched. The same happened on the following dates—November 6, trains 830 and 408; on November 8, trains 392 and B392; on November 13, trains 392, 496 and 408; on November 14, trains 392 and 830; on November 20, train 740 had three Sarnias that had to be returned. On December 18, trains 496 and 830; and on December 19, trains 496 and 392.

The above action was taken to prove the trains could run, and to cover for the reduced crews. You can see the CNR will go to any extreme to prove a point. They are going to work two men crews in Sarnia safely even if freight efficiency suffers.

Do you think a company which does such a great service to the public could offset a slight loss in passenger revenue by increasing the efficiency of the freight yards? Instead of trying to discourage passenger travel do you not think the opposite should be done?

Two years ago I was standing in London station and a little old lady walked over to the train schedule board, it read trains arriving at 1600, 1710 and 2340, she was confused enough to walk across the street and went by bus.

Despite the juggling of train schedules and the 2400 hour time system, there are still a good many people using the trains in and out of Sarnia.

The Canadian National seems to have lost respect for the Canadian taxpayer from whom they want unlimited tax dollars, but wish to give only limited service.

Thank you.

# [Interprétation]

raison d'un manque de communications. J'imagine que peu de personnes ici présentes ont voyagé en train pour venir à cette réunion pour la même raison.

Les horaires des trains de voyageurs ont été changés de sorte que les correspondances ne peuvent plus se faire et que cela entraîne des retards.

Les trains de marchandises qui étaient aiguillés à Sarnia sont maintenant envoyés à la gare de triage à butte de Toronto pour y être aiguillé. Le trafic de Fort Erie, Niagara Falls, Hamilton et Kitchener est aiguillé vers ces gares, ce qui cause des retards pour les expéditeurs et supprime le gagne-pain des travailleurs de Sarnia. On procède ainsi parce que le CN a décidé de réduire les équipes de triage de Sarnia de trois à deux hommes. Le syndicat et la compagnie ont convenu qu'une équipe de deux hommes pouvait effectuer le travail sans danger, certes, mais ils n'ont pas convenu que ces deux hommes pouvaient le faire efficacement. La diminution de rendement doit être imputée à la compagnie: telle est la décision de l'arbitre.

J'ai écrit à monsieur Jack Cullen, député de Sarnia-Lambton, pour lui parler du manque d'intérêt du CN pour ses employés et de l'entêtement de cette compagnie à prouver ce qu'elle avance.

La gare de triage construite au coût de \$15 millions et inaugurée en 1958 devait fonctionner avec des équipes de triage de trois hommes. On a réduit ces équipes à deux hommes. Elle n'est plus efficace maintenant.

D'après une enquête faite le 1<sup>er</sup> novembre 1971, l'équipe de deux hommes ne pouvait suffire à la tâche. Alors, le 5 novembre, on a envoyé le train 408 à Toronto pour y être aiguillé. La même chose est arrivée avec plusieurs autres trains: le 6 novembre, les trains 830 et 408; le 8 novembre, les trains 392 et B392; le 13 novembre, les trains 392, 496 et 408; le 14 novembre, les trains 392 et 830; le 20 novembre, le train 740 avait trois wagons pour Sarnia et il a fallu les ramener; le 18 décembre, les trains 496 et 830; et le 19 décembre, les trains 496 et 392.

On a pris ces mesures pour prouver que les trains pouvaient rouler normalement et pour compenser la réduction du personnel des équipes. Vous voyez que le CN est prêt à tout pour justifier sa décision. Des équipes de deux hommes travaillent à Sarnia, sans danger, même si l'efficacité du transport des marchandises en souffre.

Ne pensez-vous pas qu'une société qui offre de si bons services au public pourrait compenser une baisse du revenu du service des voyageurs en augmentant l'efficacité des gares de triage de marchandises? Au lieu de décourager les voyageurs à prendre le train, ne faudrait-il pas faire le contraire?

Il y a deux ans, alors que j'étais dans la gare de London, j'ai vu une vieille dame se diriger vers le tableau horaire. Il y était inscrit que les trains arrivaient à 16h, 17h10 et 23h40. Elle était si bouleversée qu'elle a traversé la rue et a pris l'autobus.

En dépit des changements constants des horaires des trains et du système horaire de 24 heures, il y a encore beaucoup de gens qui voyagent en train, au départ ou en direction de Sarnia.

Le CN semble ne plus respecter le contribuable canadien à qui il demande de plus en plus de dollars fiscaux, mais à qui il offre de moins en moins de services.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Treitz.

I have on my list Messrs. McCutcheon, McNulty, Skoberg and Whelan. I will now call on Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** One place in the brief I got the feeling that—well I think I am quoting it properly, I want you to correct me if I am not—this is a dodge on behalf of the CNR to come to government and ask for a subsidy. In other words, you are saying in this brief that they threaten to abandon a service and then following that threat they ask for subsidy. Am I correct?

**Mr. Smith:** Mr. Chairman, this is correct.

**Mr. McCutcheon:** Thank you very much. My next question is direct to you. Do you think they should get subsidies?

**Mr. Smith:** This is rather a difficult question, Mr. Chairman, for me to answer. Yes, I do, simply because the air lines get subsidies and the shipping industry gets subsidies, so why not the Canadian National.

**Mr. McCutcheon:** Do your bus companies get subsidies?

**Mr. Smith:** The Sarnia City Bus Company does.

**Mr. McCutcheon:** I mean intercity.

**Mr. Smith:** That I could not say.

**An hon. Member:** Buses do not use roadbeds.

**Mr. McCutcheon:** I do not think that is germane, they also pay road tax, you know. The point is, I am in complete sympathy with what you said, I agree with you, let us face it, 100 per cent.

• 1428

However, I am a little concerned about this. It seems to me there is a philosophical position here that must be taken by somebody, and that is this: should we follow the thought Mayor Blundy put out this morning, that since the railroads are making more money out of handling the freight out of Sarnia they should, as a sort of licence for that privilege, be forced into the non-profitable passenger business in order to maintain this lucrative freight or should this be a burden put to the Canadian citizen as a whole in the form of a government subsidy to the railroads for that transportation? How do you sit on that?

**Mr. Smith:** Well, Mr. Chairman . . .

**Mr. McCutcheon:** Maybe this is unfair.

**Mr. Smith:** When I said subsidize, I think it is because we feel that rail passenger transportation is so vital that until such time as the CNR sees fit to improve it and they can make money on it, which they may be doing now, possibly there should be some subsidization. Really it is taking money out of one pocket and putting it in the other. If you do not subsidize the passenger traffic, the CNR goes in the hole every year anyway, so the government coughs up by making up the deficit.

I am not speaking for these two other gentlemen as I do not know what their opinion is on this, but until the CNR endeavours to improve its passenger service and after it does it then possibly say, "No, you have had your subsidy".

[Interpretation]

Merci.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Treitz.

Je vois sur ma liste les noms de messieurs McCutcheon, McNulty, Skoberg et Whelan. Je cède la parole à monsieur McCutcheon.

**M. McCutcheon:** L'un des passages du mémoire, corrigez-moi si je ne le cite pas comme il faut, me porte à croire que c'est une filouterie de la part du CN que de venir demander une subvention au gouvernement. En d'autres termes, vous dites, dans ce mémoire, que le CN annonce qu'il va abandonner un service et qu'après cette annonce, il demande une subvention au gouvernement. Est-ce exact?

**M. Smith:** Monsieur le président, c'est exact.

**M. McCutcheon:** Merci beaucoup. Ma deuxième question s'adresse à vous. Croyez-vous que le CN devrait recevoir des subventions?

**M. Smith:** Il m'est difficile de répondre, monsieur le président. Mais je le crois, car les compagnies aériennes en reçoivent, ainsi que les industries du transport maritime. Je ne vois pas pourquoi le CN n'en recevrait pas.

**M. McCutcheon:** Est-ce que vos compagnies d'autobus reçoivent des subventions?

**M. Smith:** Celle de la ville de Sarnia en reçoit.

**M. McCutcheon:** Je parle des transports entre les villes.

**M. Smith:** Je ne le sais pas.

**Un député:** Les autobus n'utilisent pas d'assises de voies.

**M. McCutcheon:** Je crois que cela n'a pas de rapport; ils paient aussi des taxes routières, vous savez. Je suis entièrement d'accord avec vous.

Cette question me préoccupe quelque peu. Il me semble ici qu'il faudrait adopter les lignes de conduite suivantes.

Nous devrions suivre les conseils donnés par le maire Blundy ce matin lorsqu'il a dit que puisque les chemins de fer font plus de bénéfices en expédiant le fret à l'extérieur de Sarnia, ils devraient, en compensation être obligés de maintenir les services aux voyageurs qui sont moins lucratifs. Ce fardeau devrait-il reposer sur les épaules des citoyens canadiens sous la forme d'une subvention gouvernementale aux chemins de fer pour ce service-voyageurs? Quelle est votre opinion à ce sujet?

**M. Smith:** Eh bien, monsieur le président . . .

**M. McCutcheon:** C'est peut-être injuste.

**M. Smith:** Lorsque je parle de subventions c'est parce que, à mon point de vue, le transport des voyageurs est à ce point vital qu'au moment où le CN décidera d'améliorer son service et d'en tirer des profits, il se pourrait qu'on puisse alors lui accorder des subventions. C'est réellement donner de l'argent d'une main pour le reprendre de l'autre. Si l'on ne subventionne pas les services aux voyageurs, le CN sera en déficit chaque année et, par conséquent, le gouvernement doit compenser ce déficit.

Je ne parle pas de ces deux autres personnes car je ne connais pas leur opinion à ce sujet mais lorsque le CN jugera bon d'améliorer ses services aux passagers, et quand il aura réussi à ce faire, allons-nous leur dire: «Non, vous avez déjà eu votre subvention»?

[Texte]

**Mr. McCutcheon:** In other words, which comes first, the chicken or the egg, Mr. Chairman, this sort of thing. I hope I am taking it correctly; you are saying, "Look, improve the service and let us see what happens," which I think is a fair situation.

This other gentleman mentioned something on a technical nature which I would like to just ask a question or two about. You mentioned three-man crews and two-man crews in the freight yard. Would you explain that a little more to me?

**Mr. Treitz:** Yes. The Sarnia yard was built in 1958 at great expense to the Canadian people. I said \$15 million. It might not be quite that much, but it was built with long switching loads for three-man crews. They have reduced the crews now to two men, and we cannot work efficiently with two men. We can work safely, and that is the decision of the company, but we cannot produce the amount of work because we have to walk too far, we have great distances to travel up and down the yards coupling up the tracks and we just cannot do it; but we can do it safely. Now I can do it safely with a . . .

**Mr. McCutcheon:** But not necessarily efficiently, that is what you are saying?

**Mr. Treitz:** Efficiently I cannot do it. If they want me to have a trackmobile I can handle five or six cars and I can do it very efficiently, but I am using an engine that switches up to 40 cars, and I cannot do it with a two-man crew efficiently.

**Mr. McCutcheon:** Thank you.

**Mr. Treitz:** However, if I abide by the operating rules I can do it safely.

**Mr. McCutcheon:** One of your gentlemen, no doubt, is a member of one of the running trades. I was very interested in the addendum that you read about speeding up the schedules that could be arranged between Toronto and Sarnia. Am I correct in assuming that the road bed would be adequate for the speeds which you have given out, and in effect there would be no real, major expense to do that?

• 1433

**Mr. Harrison:** We have only one example, the Thorndale sub between Stratford and London. At one particular point on train 155 at night you have eight minutes to go from Kelly's to Thorndale, which is less than five miles.

**Mr. McCutcheon:** And it is all downhill.

**Mr. Harrison:** And it is all downhill. On that particular run, even with the present scheduling, even with the present speed limits, it is possible to take 15 to 20 minutes off without any speed-up at all. If the Transport Commission agreed to increase these speed limits, it is quite possible it could be increased to 30 minutes without any problems and without any major repairs to the track. We feel this anyway.

**Mr. McCutcheon:** In effect, what you are saying is that if we could save 30 minutes on that run, a train would take you from downtown Sarnia to downtown Toronto in very little more time than it would take you to get on Great Lakes Airlines, fly to London, fly into Toronto and then spend half an hour going uptown on a bus.

[Interprétation]

**M. McCutcheon:** Autrement dit, la poule vient-elle de l'œuf ou vice-versa? C'est là un cercle vicieux. J'espère que je ne me trompe pas, mais j'ai l'impression que vous dites aux chemins de fer: «Améliorez d'abord votre service et nous verrons». C'est là une réponse équitable, à mon avis.

Un autre témoin a parlé d'un problème technique au sujet de laquelle j'aimerais poser une ou deux questions. Vous avez parlé d'équipes composées de trois hommes et d'équipes composées de deux hommes dans les hangars. Pourriez-vous me donner d'autres explications à ce sujet?

**M. Treitz:** Oui. Le hangar de Sarnia a été construit en 1958 aux frais des Canadiens. J'ai parlé de 15 millions de dollars. Il se peut que la somme ne soit pas si élevée, mais cette installation a été construite en fonction d'équipes composées de trois hommes. On a maintenant recours à des équipes composées de deux hommes seulement et on ne peut faire du bon travail simplement avec deux hommes. On peut travailler en sécurité, mais on ne peut pas produire le même travail, parce qu'il faut marcher trop loin, d'un bout à l'autre de ces hangars, pour changer les aiguillages et on n'y arrive pas; nous pouvons le faire en toute sécurité. Par ailleurs, je peux en toute sécurité . . .

**M. McCutcheon:** Mais pas nécessairement d'une façon efficace; c'est cela que vous voulez dire, n'est-ce pas?

**M. Treitz:** Je ne peux le faire d'une façon efficace. Si l'on me donne une draine de hangar, je peux m'occuper de cinq ou six wagons d'une façon très efficace, mais je me sers d'un appareil qui aiguille jusqu'à 40 wagons et je ne peux accomplir ce travail efficacement simplement avec une équipe composée de deux hommes.

**M. McCutcheon:** Merci.

**M. Treitz:** Toutefois, si je me conforme aux règlements, je peux le faire en toute sécurité.

**M. McCutcheon:** Il va sans dire que l'un d'entre vous s'occupe des horaires ferroviaires. J'ai été très intéressé par le document ajouté en annexe au sujet des horaires qui pouvaient être établis pour hâter le trajet entre Toronto et Sarnia. Ai-je raison de croire que le remblai pourrait permettre les vitesses dont vous avez parlé et que, de fait, cela n'entraînerait pas de dépenses majeures?

**M. Harrison:** Nous n'avons qu'un exemple, il s'agit du chemin de fer souterrain Thorndale entre Stratford et London. La nuit, à un endroit précis, le train 155 met 8 minutes pour aller de Kelly à Thorndale, soit un peu moins de 5 milles.

**M. McCutcheon:** Et la voie ferrée est en pente.

**M. Harrison:** C'est cela. Cette ligne permet ainsi de gagner de 15 à 20 minutes sans accélérer davantage. Si la Commission des Transports permettait une accélération, il serait possible de gagner 30 minutes. C'est en tout cas ce que nous pensons.

**M. McCutcheon:** En fait, vous nous dites que si nous pouvions gagner 30 minutes sur ce trajet, il serait possible d'aller de Sarnia à Toronto en un peu moins de temps qu'il ne faudrait pour prendre un avion de Great Lakes Airlines jusqu'à Toronto, puis de passer 30 minutes en autobus pour aller au centre-ville.



[Text]

**Mr. Harrison:** That is right.

**Mr. McCutcheon:** Thank you very much. I wish you the best.

**Mr. Harrison:** We feel that even with the present speed restrictions, it is quite possible to increase the schedule on some of these trains by 15 to 20 minutes and still live within the present speed limits. If the speed limits were increased—and we feel that they could be increased by 10 miles per hour without having to do any major repairs—

**Mr. McCutcheon:** Or expense?

**Mr. Harrison:** Or expense. There might be some minor but no major expense. The Oakville, Strathroy and Dundas subs all have 130-pound gauge rail where it would be no problem for these trains to run at 90 miles an hour. Some trains east of Toronto do it and there is no reason why it could not be done there if the Transport Commission agreed to raise these limits.

**Mr. McCutcheon:** Our Chairman has probably been over some of those lines on many occasions.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McCutcheon. Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, what total work force would be displaced if the line were abandoned?

**Mr. Smith:** In our brief I think we say that 47 would be directly affected.

**Mr. McNulty:** Would these be mainly in Sarnia?

**Mr. Smith:** Yes.

**Mr. McNulty:** There would be a great many other people displaced along the line.

**Mr. Harrison:** That is right.

**Mr. McNulty:** Have you any indication of the number?

**Mr. Smith:** If the total passenger service were eliminated completely, it would be hard to say exactly how many because there are agents and operators along the line now selling tickets and there would no longer be any requirement for them. It could be 100.

**Mr. McNulty:** The application is to take out the passenger service right from Sarnia through to Toronto. This would affect a number of other municipalities.

**Mr. Smith:** This is correct.

**Mr. McNulty:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McNulty. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman and gentlemen. I wonder if any one of the three gentlemen could give us some indication about train connection and how it might affect the number of people riding the various trains from Sarnia and Port Huron, and whether or not the rail traffic, when it was in effect on the U.S. side, increased the traffic on the Canadian side.

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, in answer to that question, I can give you one example.

At London at night there are two trains out of Toronto in the afternoon, trains 155 and 147. One comes by Oakville, by Brantford, and the other goes by Guelph, Kitchener and Stratford. Train 147 arrives in London 10 minutes ahead of train 155 from Kitchener and Guelph.

On numerous occasions the train from Kitchener and Guelph will pull into the same track right behind the train going to Windsor and sit behind it, and quite often there are passengers on this train who have been picked up at Guelph, Kitchener or Stratford, and maybe going to Wind-

[Interpretation]

**M. Harrison:** C'est cela.

**M. McCutcheon:** Merci beaucoup et bonne chance.

**M. Harrison:** Même avec les restrictions qui existent actuellement, il est possible d'accélérer l'horaire de quelques trains de 15 à 20 minutes et de respecter quand même la limite de vitesse. Si l'on augmentait cette dernière, et il serait possible de le faire sans pour cela faire d'importantes réparations...

**M. McCutcheon:** Ou d'importantes dépenses?

**M. Harrison:** Exactement. Il peut y en avoir un peu, mais pas énormément. Les métros Oakville, Strathroy et Dundas roulent sur des rails pesant 130 livres qui pourraient leur permettre de filer à 90 milles à l'heure. A l'est de Toronto, certains trains le font, et rien ne nous empêche d'en faire autant, si la Commission des Transports voulait bien augmenter la limite de vitesse.

**M. McCutcheon:** Notre président a probablement fait le trajet souvent.

**Le vice-président:** Merci monsieur McCutcheon et monsieur McNulty.

**M. McNulty:** Monsieur le président, combien d'employés devraient partir si l'on devait abandonner cette ligne?

**M. Smith:** Dans notre exposé, on en compte 47.

**M. McNulty:** Y en aurait-il beaucoup à Sarnia?

**M. Smith:** Oui.

**M. McNulty:** Y en aurait-il plusieurs autres tout le long du parcours?

**M. Harrison:** Oui.

**M. McNulty:** Savez-vous combien?

**M. Smith:** Si l'on supprimait complètement le service, il serait difficile de savoir le nombre exact parce qu'il y a des agents tout au long du parcours qui vendent des billets, et dont nous n'aurions plus besoin. Il y en a peut-être une centaine.

**M. McNulty:** On a proposé de supprimer le service de voyageurs entre Sarnia et Toronto. Plusieurs autres localités en souffriraient.

**M. Smith:** C'est exact.

**M. McNulty:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McNulty. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Merci monsieur le président et messieurs. Y aurait-il quelqu'un qui puisse nous renseigner sur les correspondances et sur le nombre de gens qui voyagent entre Sarnia et Port Huron, et aussi sur l'effet au Canada de la mise en circulation de la voie ferrée aux États-Unis.

**M. Harrison:** Monsieur le président, j'ai ici un exemple.

Les trains 155 et 147 partent de Toronto l'après-midi et arrivent le soir à London. L'un d'eux passe par Oakville et Brantford, et l'autre par Guelph, Kitchener et Stratford. Le train 147 arrive à London 10 minutes avant le train 155 qui vient de Kitchener et Guelph.

Il arrive souvent que le train qui vient de Kitchener et Guelph entre en gare juste après le train à destination de Windsor, de sorte que les voyageurs qui viennent de Guelph, Kitchener ou Stratford et se rendent à Windsor, manquent leur correspondance de quelques minutes parce que leur train est resté en attente pendant 5 ou 10 minutes

[Texte]

sor. But they miss this connection by 5 to 10 minutes, even though the train might be a few minutes late from sitting on the track. They cannot make connections. They have to wait for another two hours in London to get the next train.

We feel that if these connections were improved, where they could use two station tracks instead of one, and change the times by five minutes or so, the trains could make connections at that point. If there are any passengers going to Windsor from Kitchener or Guelph, they could make the connection, and they would not have the long layover.

**Mr. Skoberg:** May I interrupt before you continue? Are you telling us that there is about a 10-minute gap between connections or in that vicinity, where people could normally continue their journey, and there is only about a 10-minute gap on the type of operation we have now in the Canadian National?

**Mr. Harrison:** Yes. Train 141 that goes by Oakville and Brantford leaves London at 1840 and the one that comes by Guelph, Kitchener and Stratford leave London at 1850. There are only 10 minutes, and on several numerous occasions train 141, if it is a few minutes late, they both come in the station at the same time. One is behind the other, but there is no way for them to make the transfer.

**The Vice-Chairman:** Address the Chair, please.

**Mr. Treitz:** In London they have a beautiful new station, and it has an underground entrance, whereby you can cross underneath the two tracks and come up a flight of stairs. If they would allow the trains to occupy two tracks, then they could interchange the passengers.

Some people from Brantford and Oakville might possibly want to come to Sarnia. It is not all people who want to go to Windsor. They cannot make their trains, because management has now decided that one track will be occupied as a station track for passengers, instead of the other three or four that are available.

**Mr. Skoberg:** I am pleased to hear that if you want to go to Windsor, maybe some people would like to go to Moosejaw.

**Mr. Treitz:** Yes.

**Mr. Skoberg:** Only the very enlightened. I will now further the question in regard to the interchange, in so far as Toronto is concerned.

**Mr. Harrison:** In regards to international trains, when they took them off, many customers rode those trains to Chicago, particularly the night train. Business people could leave Toronto at night and be in Chicago in the morning. Then they took the train off to Chicago, and then they put a service on out of Sarnia and one out of Port Huron. But there were no connections in between the two points unless you went by taxi or bus. Then they took the train off in Port Huron completely.

I can give you one example. I was there last year. I reported for work one morning at 5 a.m. and it was quite cold, and when I got to the station to book on, there was a lady and two little kids, one little baby, and they had just come in from Duluth, Minnesota, and they had been three days on the train. By close scheduling of trains in the States they had missed connections. They were hungry, cold, and had very little money left, and the station was locked. There was no place for her to even get warm. She had arrived in Port Huron some time during the night. She had to take a taxi on her own to Sarnia. When she arrived

[Interprétation]

sur la même voie. Il leur faut donc attendre encore deux heures à London.

Nous croyons que le service pourrait être amélioré en utilisant deux voies plutôt qu'une et en remaniant l'horaire de cinq ou dix minutes.

**M. Skoberg:** Excusez-moi, mais vous voulez dire qu'il n'ont prévu que 10 minutes pour faire une correspondance, et que les services du CN accusent assez régulièrement 10 minutes de retard?

**M. Harrison:** Oui. Le train 141 qui passe par Oakville et Brantford part de London à 18 h 40 et celui qui passe par Guelph, Kitchener et Stratford part de London à 18 h 50. Cela ne donne que dix minutes de battement et le 141 a souvent été en retard de quelques minutes; les deux trains sont garés l'un derrière l'autre, mais il n'y a pas moyen de faire la correspondance.

**Le président suppléant:** Adressez-vous à la présidence, s'il vous plaît.

**M. Treitz:** La gare de London est toute neuve et il y a un passage souterrain qui relie les deux voies. Si les trains occupaient ces deux voies il serait facile de faire la correspondance.

Il se peut que des voyageurs d'Oakville et de Brantford veuillent se rendre à Sarnia. Tout le monde ne veut pas aller à Windsor. La correspondance se fait mal parce que la direction a décidé d'utiliser une de ces voies plutôt qu'une des trois ou quatre autres comme voie de service.

**M. Skoberg:** Je suis fort aise d'entendre que si vous voulez aller à Windsor, d'autres, peut-être, aimeraient aller à Moosejaw.

**M. Treitz:** Oui.

**M. Skoberg:** Seulement les plus avisés. J'aurais une question sur les correspondances à Toronto.

**M. Harrison:** Les trains internationaux ont été supprimés, pourtant, beaucoup de voyageurs les utilisaient. Les hommes d'affaires pouvaient prendre le train du soir à Toronto pour être à Chicago le lendemain matin. Puis on a supprimé ce service et on a établi un service jusqu'à Sarnia et Port Huron. Mais on ne pouvait voyager entre ces deux localités que par taxi ou autobus. Puis on a supprimé le train de Port Huron.

Je m'y trouvais l'an dernier. J'allais travailler vers cinq heures du matin et il faisait très froid. Me trouvant à la gare pour acheter mon billet, je vis une femme avec un bébé et un autre enfant en bas âge; ils arrivaient de Duluth, au Minnesota, et cela faisait trois jours qu'ils circulaient en train. Ils avaient raté quelques correspondances aux États-Unis à cause de certains horaires trop rapprochés. Ils avaient faim et froid, il leur restait très peu d'argent et la gare était fermée. Ils n'avaient même pas d'endroit où se réchauffer. Ils étaient arrivés à Port Huron pendant la nuit, avaient pris un taxi pour Sarnia où tout était fermé. Et la pauvre femme était-là en train de geler.



[Text]

in Sarnia there was no place for her to go. She had to stand out in the cold with these two kids.

The station was locked. The station agent did not come on duty until 10 or 15 minutes prior to the leaving-time of the train. So we had to take the lady into the booking-in room and give her a coffee and get her warmed up. We think this is ridiculous.

**Mr. Skoberg:** We have the Minister's report on the Standing Committee on Transport and Communications. Mr. Rock raised the question at that time—no, I guess it was the Canadian Transport Commission; Mr. Pickersgill—and he was quite concerned about level crossing accidents, and he wondered whether or not the Canadian Transport Commission could not possibly bring in regulations to restrict speed on level crossings, particularly when there are very heavy storms. I think it would be most valuable if you people with practical experience would explain to this Committee what it would mean to slow down a passenger or freight train of 20,000 tons or thereabouts.

• 1443

**Mr. Harrison:** On most of our main lines most major crossings are protected by automatic gates, we have not had any problem with these to my knowledge, and I see no reason for speed restrictions on them. If there were speed restrictions, particularly on freight service, it would not be very practical. You would probably be days getting over the road because, if you had to slow down for every public crossing, it would sure cause a lot of unnecessary delays to your service. There is no need for it.

**Mr. Skoberg:** Could you possibly explain to the Committee the danger to the rolling stock that you are responsible for if you tried to slow down a freight train at every public crossing in a snowstorm, blizzard, or whatever it may be?

**Mr. Harrison:** With the type of trains that we are hauling today—some of our trains are a mile or a mile and a half long; in fact, just recently we had a train that was close to two miles long, 200 car lengths—you cannot be putting the brake on and off all the time because you are going to damage your stock and your train, pulling knuckles and drawbars and so on. You would have the whole railroad tied up, if this were the case.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, the reason I asked the question is that I thought possibly someone with practical knowledge could explain to Mr. Rock why his suggestion to Mr. Pickersgill in committee was not really very . . .

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, . . .

**The Vice-Chairman:** You will have your turn, Mr. Rock.

**Mr. Rock:** I will have my turn and, when I do, I will explain exactly what I meant at the time.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg has the floor.

**Mr. Skoberg:** This is what happens, of course, when people try to deal with a situation with which they have no practical knowledge. Unfortunately, in the House of Commons today we have so many people representing certain vested interests that have no practical knowledge of the situation with which we are trying to deal.

What are your present speed limits on your divisions now?

[Interpretation]

Le chef de gare n'est arrivé que 10 ou 15 minutes avant le départ du train. Alors on l'a fait entrer dans le bureau et on lui a donné une tasse de café pour essayer de la réchauffer. C'est une situation ridicule, quoi!

**M. Skoberg:** J'ai ici le rapport du ministre sur le Comité permanent des transports et communications. A cette époque, monsieur Rock avait soulevé la question—non, je crois qu'il s'agissait plutôt de la Commission canadienne des transports; monsieur Pickersgill—de toute façon, il était question des accidents aux passages à niveau et on voulait savoir si la Commission canadienne des transports ne pourrait pas prendre les dispositions nécessaires pour que les trains ralentissent aux passages à niveau, surtout en cas de tempête ou d'orage. Messieurs, en tant que spécialistes, pourriez-vous expliquer au Comité ce qui se produit quand un train de passagers ou de marchandises de vingt mille tonnes ralentit.

**M. Harrison:** Sur la plupart des voies importantes, les passages à niveau sont entourés de barrières automatiques. Jusqu'à présent nous n'avons pas eu de difficultés à leur sujet et je ne vois aucune raison d'imposer des limites de vitesse à ces endroits. Ce serait très malcommode, surtout dans le cas du transport des marchandises. Les automobilistes seraient retardés inutilement. Je ne vois pas la nécessité d'une telle mesure.

**M. Skoberg:** Qu'arriverait-il à la marchandise que vous transportez si vous ralentissiez à tous les passages à niveau à cause d'une tempête de neige ou à cause du mauvais temps?

**M. Harrison:** De nos jours, certains convois ont une longueur d'un mille, un mille et demi; récemment, l'un d'eux comptait deux cents wagons, ce qui fait environ deux milles de long. Il est évident alors qu'on ne peut pas appliquer les freins à tout moment car on risquerait d'endommager les marchandises. Toute la circulation serait arrêtée.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'ai posé cette question parce que je croyais qu'un spécialiste serait en mesure d'expliquer à monsieur Rock pourquoi la proposition qu'il a faite à monsieur Pickersgill n'était vraiment pas . . .

**M. Rock:** Monsieur le président . . .

**Le vice-président:** Ce n'est pas encore votre tour monsieur Rock.

**M. Rock:** A ce moment-là, je pourrai expliquer clairement ce que je voulais dire.

**Le vice-président:** Je donne la parole à monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Voilà ce qui se produit quand des non-spécialistes essaient de régler des questions techniques. Malheureusement, il y a tellement de gens à la Chambre des Communes qui représentent certains intérêts et qui n'ont pas les connaissances techniques nécessaires pour traiter certaines questions.

Quelles sont les limites de vitesse actuellement dans vos territoires?

## [Texte]

**Mr. Harrison:** The present speed limits between Sarnia and Toronto on the Strathroy, Dundas and Oakville subdivisions are 80 miles an hour for passenger trains and 60 for freight trains. On the Thorndale and Guelph subdivisions they are 70 miles per hour for passenger and, if I am not mistaken, 50 or 60 miles per hour for freight. On Halton subdivision they are 70 miles per hour for passenger and 55 miles per hour for freight.

**Mr. Skoberg:** You suggested that you could probably save in the vicinity of 20 to 30 minutes from Sarnia to Toronto. Could you tell the Committee the average speed for passenger service now between Sarnia and Toronto—not how fast you can travel but the scheduled run?

**Mr. Harrison:** For example, Train 154 leaves Sarnia at noon and makes one stop at Strathroy. Once you get going you usually run around 70 miles per hour. You run 10 miles less than the speed limit so that you will not go by the stations ahead of time.

**Mr. Skoberg:** What I am trying to get at is how long the present schedule has been in effect and if it is based on a 25-35-45 mile an hour type of scheduling.

**Mr. Harrison:** I do not really understand. Do you mean the maximum speed?

**Mr. Skoberg:** Average speed.

**Mr. Harrison:** I would say the average speed would be about 65 to 70 miles an hour.

**Mr. Skoberg:** But you do not go 65 miles an hour from Sarnia to Toronto.

**Mr. Harrison:** No, no.

**Mr. Skoberg:** What I am trying to get at is your schedule speed. I do not know your times, but when you leave Sarnia and arrive at Toronto, how many hours and miles are involved?

• 1448

**Mr. Harrison:** It is 59.9 miles from Sarnia to London and it takes exactly one hour and there is one stop. I would say your average speed is probably 50 miles an hour.

**Mr. Skoberg:** In your opinion, and in the opinion of the brotherhood that signed your presentation, do you believe that both the CN and CP have made application for abandonment based entirely on the 80 per cent subsidy and the National Transportation Act?

**Mr. Harrison:** Mr. Smith.

**Mr. Smith:** Mr. Chairman, I think I can answer that question. I attended a meeting in Toronto of the general chairmen—my general chairman was not able to attend, so he designated me to go—and Dr. Bandeen, the then vice-president, told us that the only reason for the application was to obtain the subsidy. When the vice-president tells this to 25 responsible officers of an organization you tend to believe it, but with the service being downgraded almost daily I cannot readily accept that. I believe they would like to bring the passenger train service down to a bare minimum, a skeleton type effort, you might say. They maintain that it is strictly for the subsidy, but I cannot accept that, and I think that is the feeling of the majority or of all of the people who signed that brief.

## [Interprétation]

**M. Harrison:** Entre Sarnia et Toronto, soit à Strathroy, Dundas et Oakville elles sont de quatre-vingt milles pour les trains de passagers et de soixante pour les trains de marchandises. Dans les régions de Thorndale et de Guelph, les trains de passager ne peuvent pas dépasser soixante-dix milles à l'heure et les trains de marchandises, cinquante ou soixante milles. Pour Halton, la vitesse limite est de soixante-dix et cinquante-cinq milles à l'heure.

**M. Skoberg:** Vous avez mentionné que vous pourriez gagner de vingt à trente minutes entre Sarnia et Toronto. Pourriez-vous nous donner la vitesse moyenne de train de passagers qui effectue cette distance?

**M. Harrison:** Le train 154 part de Sarnia à midi et s'arrête à Strathroy; il roule habituellement à soixante-dix milles à l'heure, soit dix milles de moins que la vitesse limite. De cette façon, il n'est jamais en avance sur son horaire.

**M. Skoberg:** Je voudrais savoir depuis combien de temps cet horaire est en vigueur; est-ce un horaire établi sur une vitesse de vingt-cinq, trente-cinq ou quarante-cinq milles à l'heure?

**M. Harrison:** Excusez-moi, mais je n'ai pas bien compris. Voulez-vous parler de la vitesse maximum?

**M. Skoberg:** Non, de la vitesse moyenne.

**M. Harrison:** Elle est d'environ soixante-cinq à soixante-dix milles à l'heure.

**M. Skoberg:** Le train ne roule pas à soixante-cinq milles à l'heure entre Sarnia et Toronto?

**M. Harrison:** Non.

**M. Skoberg:** Je voudrais que nous me disiez la vitesse horaire. Combien de milles y a-t-il entre Sarnia et Toronto et combien d'heures le train met-il à les parcourir?

**M. Harrison:** Il y a 59.9 milles entre Sarnia et London: le trajet prend exactement une heure et il y a un arrêt. La vitesse moyenne est d'environ 50 milles à l'heure.

**M. Skoberg:** Selon vous, et selon ceux qui ont signé votre mémoire, croyez-vous que le CN et le CP ont tous deux fait une demande pour l'abandon du service en vertu exclusivement des subsides de 80% et de la Loi nationale sur les transports?

**M. Harrison:** Monsieur Smith.

**M. Smith:** Monsieur le président, je crois pouvoir répondre à cette question. J'ai été délégué par le président général de ma compagnie à une réunion des présidents généraux tenue à Toronto, et M. Bandeen, le vice-président du moment, nous avait dit que le seul motif de la demande était le subside. Quand le vice-président dit cela à 25 membres importants d'un organisme, vous avez tendance à le croire, mais le service devenant de moins en moins bon chaque jour, je ne peux l'accepter facilement. Je crois qu'ils aimeraient réduire les services passagers au strict minimum, à une simple ossature pour ainsi dire. Ils soutiennent que c'est uniquement pour le subside, mais je ne peux le croire, et je crois que c'est là le sentiment de la plupart sinon de la totalité des signataires de ce mémoire.



[Text]

**Mr. Skoberg:** May I ask whether or not the Sarnia Railway Worker's Union Council have gone into research with respect to the pollution problem as it pertains to the automobile and the diesel locomotive?

**Mr. Smith:** No, Mr. Chairman, we have not made a study of it. However, I think you would agree that it is only common logic that if a passenger train with two diesel units, shall we say, and unfortunately they see fit to run the majority of them with one, but even with two diesel units operating a passenger train carrying 400 people there would certainly be less emission of pollutants than a comparable number of automobiles carrying the same number of passengers, and the same goes for airplanes. Just the other day I saw a comparison of this. I believe it was the new type, the 747, and so on, the larger aircraft, and that on a mileage basis the number of people carried was slightly less than a railway train but it was far, far, far lower than automobiles carrying the same number of people the same distance.

**Mr. Skoberg:** Are you aware of the fact that research shows that diesel locomotives, whether it be rail locomotives or diesel buses, are far less a pollutant than high octane gas in cars?

**Mr. Smith:** Oh, definitely.

**Mr. Skoberg:** Another point that concerns me somewhat appears on page two of your brief, where you take exception to the experiments that are being carried on and the type of approach that is being made by Canadian National with respect to the turbo train, and in the second paragraph you refer to Amtrak in the United States. Do you think it is most worthwhile to bring about some new innovations in our rail traffic in Canada? The turbo train, of course, was constructed by United Aircraft and they ran into a few bugs which I am sure you people are well aware of, but they are going to put it back into service. Amtrak told us in Washington a few months ago that they would like to buy all of the equipment if they possibly could. Why do you take exception to Canadian National trying to bring about innovations and using new types of equipment which would really improve the traffic flow on railways?

**Mr. Smith:** Mr. Chairman, I think it would be comparable to my being broke and buying a Cadillac. We would definitely have nothing against this new type of equipment if it worked. I think a little more research and study is needed. You might say that the turbo train has been the laughing stock of the country. Where the research came into that, I will never know. We agree that technological changes must come about and will come about, but until such time as they are getting sufficient passengers and doing a worthwhile job, we feel that if the present equipment were upgraded somewhat it would entice people back to the rails, to ride passenger trains, and then the incentive of more modern equipment. But the millions of dollars—and though I understand the Canadian National Railway has not had to put out a great deal of money on the Turbo train—we feel it was too much too soon, shall we say.

• 1453

If the present equipment or the equipment we were used to were upgraded somewhat and we showed the public that we can give them good service, a good meal and a comfortable ride in a reasonable period of time, then advance with the technology and bring better equipment into the picture and prove to them that we have this much going for you, now we are going to do better, we are going to improve even more so.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Puis-je demander si le Sarnia Railway Workers' Union Council a fait des recherches sur le problème de la pollution causée par les voitures et par les locomotives Diesel?

**M. Smith:** Non, monsieur le président, nous n'avons pas étudié cette question. Mais je crois que vous conviendrez avec moi, en toute logique, qu'un train de passagers transportant 400 personnes et tiré par deux locomotives Diesel, et malheureusement la plupart de ces trains ne sont tirés que par une seule locomotive, rejetterait dans l'atmosphère moins de polluants que les voitures nécessaires pour transporter le même nombre de passagers. Il en est de même pour l'avion. J'ai justement lu l'autre jour un article où on faisait cette comparaison. Il s'agissait du nouvel avion, le 747 et les autres appareils de ce type, et pour la même distance, le nombre de passagers était légèrement moins élevé que pour le train, mais le degré de pollution était beaucoup moins grand que celui produit par des automobiles transportant le même nombre de personnes sur la même distance.

**M. Skoberg:** Savez-vous que les recherches montrent que les moteurs Diesel, que ce soit sur les trains ou les autobus, polluent beaucoup moins que les moteurs à essence des automobiles?

**M. Smith:** Bien sûr.

**M. Skoberg:** Vous abordez à la page deux de votre mémoire une autre question qui m'intéresse. Vous y critiquez les recherches que fait le Canadien National et sa conception du turbotrain; dans le deuxième paragraphe, vous faites allusion à Amtrak, aux États-Unis. Ne croyez-vous pas qu'il vaille la peine d'apporter des innovations au transport par chemin de fer au Canada? Bien entendu, le turbotrain avait été construit par United Aircraft et on a connu quelques difficultés lors de sa mise en service, difficultés que vous connaissez tous j'en suis sûr, mais on le remettra bientôt en service. Amtrak nous a annoncé à Washington, il y a quelques mois, qu'elle achèterait toutes les pièces si c'était possible. Pourquoi vous opposez-vous aux recherches que le Canadien National effectue en vue d'apporter de innovations et de créer de nouveaux véhicules qui amélioreraient sûrement le transport ferroviaire?

**M. Smith:** Monsieur le président, je crois que je pourrais comparer cette attitude à celle de quelqu'un qui n'aurait pas un sou et qui achèterait une Cadillac. Nous n'aurions certainement rien contre ces nouveaux véhicules s'ils fonctionnaient. Je crois que des recherches et des études plus poussées sont nécessaires. Le turbotrain a été la risée du pays. Comment les recherches ont-elles pu aboutir à cela, on ne le saura jamais. Nous convenons de l'opportunité et de la nécessité des progrès technologiques. Mais, en attendant, étant donné que les passagers sont en nombre suffisant et que le service est valable, il faudrait moderniser en quelque sorte le matériel pour encourager les gens à prendre le train, ce qui permettrait en retour d'acheter du matériel plus moderne. Mais des millions de dollars—et même si le CN n'a pas eu à déboursé tellement d'argent pour le turbo-train—ont été investis trop tôt.

Donc, si l'on pouvait moderniser le matériel employé actuellement, les gens verraient qu'on peut leur offrir un bon service, un bon repas en voyage agréable dans un temps raisonnable. Puis il serait possible de faire des changements techniques et d'installer du matériel moderne pour leur prouver que nous cherchons à les satisfaire, en essayant toujours de faire mieux.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** Would you not agree though, it is a combination of both. We cannot stand still and go back to the former equipment. I think the CNR is to be congratulated in trying to bring about new innovations in their passenger train operations. The Turbo train had its bugs, there is no doubt about it, because United Aircraft thought it was flying up in the air instead of on the ground when they put this in operation; but they believe they have those bugs ironed out.

Do you not think people in Canada today want that new type of innovation along with what you have suggested in your brief? Really, what I am saying is that we cannot stand still if we are talking about rail passenger transportation.

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, I did not mean that they should exactly stand still but it is, as I say, too much too soon. I think they should possibly have progressed advancements on the present equipment rather than jump from a Model-T Ford to a Lincoln Continental.

**Mr. Skoberg:** Japan did pretty well.

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, if we had the passenger service in Canada as they have in Japan, we would have a number of people riding the trains.

**Mr. Skoberg:** It does not need the people here. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Skoberg. Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** Mr. Chairman, some of the questions I have have already been asked so I will try to be as brief as possible. I gather from the briefs and listening to different railroad people talk, including the Chairman, a former engineer of the CNR, that the people in the front office draw up the red tape that you have to abide by in operating these trains. How many of them were former engineers, conductors or yardmen? Have many of them actually run trains themselves?

**Mr. Smith:** Yes, I would say of the majority of the company officers came up through the ranks but there is also a great number with no practical experience whatsoever, a great number.

**Mr. Whelan:** But they tell you how to run the trains.

**Mr. Smith:** They tell us how to run the trains.

**Mr. Whelan:** Yes. And that is par for the course. I have a couple of other questions, Mr. Chairman. If people like yourselves were given the opportunity to run the train from Windsor to Toronto and show us how it can be run properly and efficiently and speedily to encourage passengers to use it, do you think you could do it?

**Mr. Smith:** Mr. Chairman, that is a pretty loaded question. I definitely think there are scheduled employees who have a better judgment than some management employees on how to operate trains. It does not take very much common sense to figure out, as Mayor Blundy said this morning, how to improve on a plastic sandwich, as far as the food service is concerned. And as far as the speed of the train, we have indicated in our brief that we feel it could be made faster. All you have to do is look at any timetable and the working timetable is more simplified—maybe to myself because I am used to it—than a public timetable but you can definitely see that although there have been improvements in the last change of time cards, the scheduling could be greatly improved and I do not think it takes a university degree to look at it.

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Il y a un peu des deux dans ce cas, n'est-ce pas? Nous ne pouvons pas revenir en arrière. Il faut féliciter le CN d'avoir apporté des améliorations à son service de voyageurs. Le turbo-train a eu des ennuis, car la United Aircraft croyait qu'il volait dans les airs et non sur terre, lorsqu'elle l'a mis en service. Mais tout est rentré dans l'ordre.

Croyez-vous que les Canadiens veulent le genre d'innovation que vous avez proposé dans votre exposé? Je veux simplement dire que nous ne pouvons pas nous permettre de ne rien faire au sujet des trains de voyageurs.

**M. Harrison:** Je n'ai pas dit qu'ils ne devraient rien faire, mais il y a eu trop de changements en trop peu de temps. Ils auraient dû procéder par étapes plutôt que de passer pour ainsi dire d'une Ford modèle-T à une Lincoln Continental.

**M. Skoberg:** Le Japon a bien réussi.

**M. Harrison:** Si le service ferroviaire canadien était comparable à celui du Japon, beaucoup de personnes prendraient le train.

**M. Skoberg:** Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Skoberg. Monsieur Whelan.

**M. Whelan:** Plusieurs de mes questions ont déjà été posées. Je serai donc assez bref. Si j'en juge par les exposés et les témoignages, y compris ceux du président, ancien ingénieur au CN, ce sont les hauts placés qui pondent les chinoïseries administratives sur lesquelles vous devez modeler les services ferroviaires. Combien d'entre eux ont déjà été mécaniciens, conducteurs ou gareurs de trains? y en a-t-il seulement qui ait déjà conduit un train?

**M. Smith:** Je dirais que la plupart des hauts placés du CN ont commencé au bas de l'échelle, mais il y en a aussi un grand nombre qui n'ont pas du tout d'expérience.

**M. Whelan:** Cependant, ils vous indiquent la façon de conduire un train.

**M. Smith:** C'est exact.

**M. Whelan:** Oui. Donc c'est cela. Il me reste une ou deux questions, monsieur le président. Si des gens comme vous avaient l'occasion de conduire un train de Windsor à Toronto pour nous montrer la façon correcte efficace et rapide de conduire un train, ce qui encouragerait les gens à le prendre, pourriez-vous le faire?

**M. Smith:** La question sous-entend beaucoup de choses. Il se trouve sûrement des employés mieux placés pour juger de la conduite des trains que certains directeurs. Il ne faut pas être très malin pour comprendre, comme le disait le maire Blundy ce matin, comment améliorer les sandwich de plastic, en ce qui concerne la nourriture. Quant à la vitesse des trains, nous avons expliqué dans l'exposé que cela accélérerait les choses. Vous n'avez qu'à regarder un horaire. Les horaires de fonctionnement sont plus simples—peut-être y suis-je plus habitué—que les horaires publics mais, même s'ils ont été améliorés, on pourrait toujours y apporter des changements. Il ne faut pas être diplômé d'université pour comprendre cela.

Les heures de départ et d'arrivée prêtent à confusion; il y a des écarts de deux minutes à certains moments. Il y a



[Text]

• 1458

They seem to make departure and arrival times confusing, sometimes for a matter of two minutes. The 16.49 train arrives at Sarnia at 21.58, and when the public calls up to ask what time the train comes in from Toronto, they say: "At 21.58". And the callers say: "What the heck time is that?" For two minutes, why do not they make it the even 22.00 or, as we believe they could pick up the time, make it 21.55. It is the public that are confused. And departure times are the same: the train leaves at two minutes to eleven.

**Mr. Whalen:** Yes, I agree with you that this is confusing to many people that travel. I have only ridden in a railroad engine two or three times, and maybe it was illegal that I did ride in the front engine with an engineer whom I know, but he went about 90 miles an hour; and he told me that he could even go faster than that if he had the right, but somebody might report him. He said that the rails were safe enough and that he could do 100 miles an hour, it would make no difference. Sometimes I noticed that he went over 90; and so I was interested in when you said that if you were allowed this extra speed, you could cut 20 or 30 minutes off the schedule.

The thing that always annoyed me, though, about trains was how long they seemed to stay in stations compared with what you do in a European train. There, you have about a minute to get on and a minute to get off, and away the train goes again.

We stopped at London to make a connection and they shunted cars around, and back and forth, and people yelled at one another. For the passengers, that is confusing. They wonder: "What in hell are they doing?" All they had got to do was tie on a couple of cars at the back end, but it took them over half an hour to shunt them around in the yard.

I have always been amazed that they still use that same little stool for the people who carry two bags, and they try to be a sort of acrobat to get on to that little stool and up the stairs into the coach. That is completely contrary again to most of the fast trains. You run right off the level of the platform into the car, and the conductor does not have to aid people on and off the train to speed them up.

We have never improved that, from what I can see. Do not you think that some of those things could be improved?

**Mr. Smith:** Actually, the station at London was revamped in the last couple of years and they could have done the same as they have in Montreal. As you say, they could have built it so that they run right on to the train.

**Mr. Whelan:** Maybe they are more interested in putting that wall-to-wall carpeting halfway up the wall in the London station.

**Mr. Smith:** I think that in some of those offices, Mr. Chairman, wall-to-wall carpeting is warranted.

**Mr. Whelan:** Maybe they are scared of getting hurt in a fight or something, but when they have carpeting halfway up the wall and we see the facilities we, even as M.P.'s, have, we wonder who is in the right place, or the wrong place.

I have heard it said—and this, Mr. Chairman, is similar to what the Mayor of Sarnia said this morning, with regard to the plastic sandwiches—that a ride on today's trains, with the facilities that are provided on most of the

[Interpretation]

le train de 16h.49 qui entre à Sarnia à 21h.58; lorsque les gens appellent afin de savoir à quelle heure arrive le train en provenance de Toronto, on leur répond: «A 21h.58.» Souvent, l'interlocuteur rétorque: «C'en est une heure.» pour une différence de deux minutes, pourquoi ne dit-on pas tout simplement 22heures; en accélérant un peu, on pourrait même dire 21h.55. Le public ne sait pas à quoi s'en tenir. Les heures de départ également donnent souvent quelque chose comme onze heures moins deux minutes.

**M. Whalen:** Je suis d'accord avec vous pour dire que les voyageurs ne savent pas très bien à quoi s'en tenir à certains moments. Je suis monté à bord d'une locomotive deux ou trois fois, c'était peut-être interdit, je ne sais pas, je connaissais le mécanicien; le train se déplaçait à la vitesse de 90 milles à l'heure, et le mécanicien me disait qu'il y avait possibilité d'aller beaucoup plus vite, mais que c'était interdit. Il me signalait également que les rails étaient assez sûrs jusqu'à une vitesse de 100 milles à l'heure. J'ai remarqué qu'à certains moments nous dépassions les 90 milles à l'heure; voilà pourquoi j'ai retenu ce que vous disiez tout à l'heure lorsque vous indiquiez que si vous pouviez aller plus vite vous pourriez gagner 20 ou 30 minutes.

Ce qui m'a toujours déplu à bord des trains, cependant, c'est le temps qu'on perd à attendre aux gares comparativement avec ce qui se passe en Europe. En Europe, on a à peu près une minute pour monter ou descendre; le train repart immédiatement.

Il y a eu arrêt à London où on a fait certains raccords; au milieu des cris, on a procédé à des manœuvres de triage. C'était extrêmement désagréable pour les voyageurs. Tout le monde se demandait ce qui se passait. Il s'agissait simplement de rattacher deux wagons à l'arrière, mais il a fallu plus d'une demi-heure pour qu'on y arrive.

Je suis toujours surpris de voir qu'on n'ait jamais songé à remplacer le petit marchepied qui permet de monter à bord des voitures; lorsqu'on porte deux valises, il faut être un peu acrobate pour arriver à s'y maintenir. Encore là, on ne procède pas de cette façon avec les trains rapides. Le quai est à la hauteur du wagon et le contrôleur n'a pas à aider les gens à monter ou à descendre du train afin d'accélérer le mouvement.

Il n'y a jamais eu d'amélioration dans ce domaine que je sache. Ne croyez-vous pas qu'il y aurait quelque chose à faire?

**M. Smith:** La gare de London a été rénovée il y a deux ou trois ans; on aurait pu l'aménager de la même façon qu'à Montréal. Il n'y avait qu'à construire les quais à la hauteur des trains.

**M. Whelan:** On se préoccupait bien plus d'installer un tapis mur à mur jusque dans les moindres recoins, semble-t-il.

**M. Smith:** On n'a pas manqué de le faire dans les bureaux non plus, monsieur le président.

**M. Whelan:** On craignait peut-être que quelqu'un se blesse au cours d'une bataille ou quelque chose de ce genre; le fait est que de voir tout ce tapis comparativement au reste des installations nous amène à nous demander, même nous députés, si nous sommes au bon endroit.

J'ai moi-même entendu dire, et cela rejoint ce que le maire de Sarnia a dit ce matin au sujet des sandwiches déjà préparés, que voyager à bord des trains aujourd'hui, avec le peu de commodités qui sont offertes dans la plu-

## [Texte]

ordinary passenger trains, is like crossing the Sahara on an eight-day camel: the person does not have any supplies for himself. There is nothing there: nothing to read, nothing to buy.

A train ride as far as I am concerned, should be a delightful thing, and could be a delightful thing, could be a pleasant thing to do; but most people dread a ride on a train today because of, as you said in your brief, the way the food is prepared, the way the coaches are cleaned, etc. They have certainly gone downhill and, as I said earlier today, it appears to me that a program has been designed so that people will not use the service.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Whelan. Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, I would like to get back to the matter that Mr. Skoberg brought up about the speed of trains, and about the witnesses here asking that the speed of trains be increased. I am not against the increase in speed of trains. In fact, the turbo-jet is one that proves that you could, on the same track, go up to 125 miles an hour if you have a low-gravity type of train.

It was under the free enterprise system of United Aircraft that that train was developed and they just rented it to CNR. The government itself did not have to spend \$2 or \$3 million in grants like they do to develop the LRCs train, which is only to do 90 miles an hour. Now, any train can do 90 miles an hour. You yourselves have said so right here. You are asking that the trains do 90 miles an hour. In the subject matter which Mr. Skoberg brought up about my asking that you limit speeds at certain times, the time that I am talking about is when there is a blizzard, a snowstorm so great that you cannot see five or seven feet in front of you. At such time, even with automatic gates for traffic, with snowbanks from the storm, a truck could be stalled over a crossing and the train travelling at 85 or 90 miles an hour with passengers could hit it without ever seeing it. Who will take the responsibility for this? Not you fellows. You would all be dead anyway if you hit one of these big trucks at that speed.

• 1503

In the accident that I am talking about, the train was doing 85 miles an hour, the airport in Montreal was closed and there were radio broadcasts trying to discourage people from using the highways because of the snowbanks being created during this blizzard. Yet this train, with passengers on it, was allowed to do 85 miles an hour in a 90-mile-an-hour zone and hit this car, killing a young farmer boy.

I heard also from some fellows in the CNR that that train nearly went off the track. I say this was dangerous to the passengers and crew as well.

**Mr. Smith:** Mr. Chairman, I certainly feel sorry but I think that even though the train had only been doing 30 miles an hour, the lad would have been just as dead. When you have 2,000 odd tons hitting an automobile, it can happen at five miles an hour. There has been the occasional situation where a train was derailed through hitting a vehicle at a level crossing but I would venture to say that I could count on one hand how many times it has happened in the last 10 years.

## [Interprétation]

part des cas, revenait un peu à traverser le Sahara à dos de chameau. Le voyageur ne peut s'approvisionner en rien. Impossible d'acheter un journal ou quoi que ce soit.

Un voyage en train pourrait et devrait être une expérience agréable; la plupart des gens cependant craignent aujourd'hui d'utiliser le train, c'est vous qui le dites dans votre mémoire, à cause de la façon dont la nourriture est préparée, dont les voitures sont nettoyées, etc. Le service s'est certainement détérioré; comme je l'ai déjà dit, il semble qu'on ait voulu délibérément décourager les voyageurs.

Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Whelan. Monsieur Rock.

**M. Rock:** Je reviens à cette question de la vitesse des trains qu'a soulevée M. Skoberg et sur laquelle les témoins se sont également attardés. Je ne suis pas opposé à ce qu'on accroisse la vitesse des trains. Le turbotrain prouve bien qu'on peut atteindre des vitesses de 125 milles à l'heure sur des voies ordinaires, pourvu que le centre de gravité soit abaissé.

C'est *United Aircraft*, une entreprise privée, qui a construit ce train pour le louer au CN. Le gouvernement n'a pas eu à dépenser deux ou trois millions de dollars en subventions comme c'est le cas actuellement pour les trains LRC dont la vitesse n'atteindra que 90 milles à l'heure. N'importe quel train peut atteindre cette vitesse actuellement. Vous venez de le mentionner. Vous demandez que l'on permette aux trains de rouler à 90 milles à l'heure. Monsieur Skoberg a relevé tout à l'heure que j'avais déjà proposé qu'on limite la vitesse des trains; cependant, lorsque je parle de réduire la vitesse des trains, c'est seulement en cas de chasse-neige, de tempête de neige, lorsqu'on ne peut pas voir à plus de 5 ou 7 pieds devant soi. Avez les congères qui se forment au cours de ces tempêtes, même si on a prévu des barrières automatiques aux passages à niveau, un camion pourrait être en panne sur la voie sans que le mécanicien d'un train de voyageurs roulant à 85 ou 90 milles à l'heure puisse le voir.

A qui faudrait-il en attribuer la faute; certainement pas à vous, les cheminots, puisque vous seriez tous morts si votre train heurtait un camion à cette vitesse.

Il s'est produit un cas de ce genre; le train roulait à 85 milles à l'heure au moment même où l'on fermait l'aéroport de Montréal, où à la radio on demandait aux gens de ne pas utiliser les routes à cause des congères qui se formaient. Il s'agissait d'un train de voyageurs; il a heurté une voiture et tué un jeune cultivateur.

Des employés du CN m'ont même dit que le train avait presque déraillé un moment donné. Personnellement, j'estime que c'est mettre en danger la vie des voyageurs et des cheminots.

**M. Smith:** Je compatis avec vous, monsieur le président, mais je vous signale que le résultat aurait été le même si le train avait roulé à 30 milles à l'heure: le jeune homme aurait perdu la vie de la même manière. Lorsqu'une masse de quelque 2,000 tonnes heurte une automobile, il faut s'attendre à ce que les dommages soient considérables, même à une vitesse de 5 milles à l'heure. Evidemment, il y a eu des cas où le train a déraillé après avoir heurté un véhicule à un passage à niveau, mais je pourrais compter ceux qui ce sont produits au cours des 10 dernières années sur les doigts d'une seule main.



[Text]

**Mr. Rock:** There have been several derailments lately in the Cornwall area on these straight runs. No one knows why they happened. There was an accident in that same area just recently without a vehicle having been hit. In that area, because of that electronic blocking system they are allowed to do up to 90 miles an hour, the very request that you are making here. I am not against speed itself. This I am all for. I am only asking for an inquiry into what speeds a train should travel when visibility is practically zero during blizzard.

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, in answer to that question, I do not think we need to reduce the speeds of the train. All we have to do is to enforce some of the highway laws. There are many people getting hit for no reason whatsoever. They will go around gates to try to beat the train.

**Mr. Rock:** I can understand what you are saying there, but what I am trying to say is that on a day where the visibility is nearly zero, there are snowbanks created by the blizzard and there could be across the tracks a stalled car or truck. The person can get out and leave the truck on the railway track but the danger is to you on the train. I am only referring to that type of day, not other days.

**The Vice-Chairman:** Mr. Rock, when you start to work on any railroad in Canada, you sign a form saying that you assume the risks of that job. Therefore if you get killed, you get killed. There is no sense in worrying about it.

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, I think there are warning signs at all public crossings. The public should be aware of these crossings. I think there are laws that govern motorists approaching crossings and if they are unfortunate enough to get stuck on the track, you would think they would have common sense enough to get the hell out of the car. Regardless of whether you are going 80 miles an hour or 30 miles an hour in a snowstorm, if the car is on the track you are going to hit it.

• 1508

**Mr. Rock:** Yes, but, even at that time though, when there is a whistling blizzard, you could not hear the train coming and you do not see the train either. You may cross that crossing without seeing the train or the train seeing the car, and accidents occur, too.

**Mr. Treitz:** At a level crossing you are to expect a train from either direction at any time.

**Mr. Rock:** So during blizzard never cross, is that it?

**Mr. Treitz:** During a blizzard be careful, because if those fellows hit you with that engine they are not going to feel it at all. All they are going to see is the junk fly by.

**Mr. Rock:** Thank you, on that subject.

In your brief you mentioned many of the brotherhoods that signed your brief, and one of them was the Brotherhood of Maintenance of Way. You mentioned that the trains are filthy dirty quite often. Could you tell me who cleans these trains? Is it men who belong to the union or is it contracted out to someone else?

[Interpretation]

**M. Rock:** Il y a eu dernièrement plusieurs déraillements dans la région de Cornwall sur des tronçons en ligne droite. Personne ne s'explique pourquoi dans un cas même, aucun autre véhicule n'était en cause. C'est justement une région où, à cause des barrières automatiques aux passages à niveau, on permet des vitesses allant jusqu'à 90 miles à l'heure comme vous le préconisez maintenant. Ce n'est pas à la vitesse que j'en ai. Je suis tout à fait d'accord. Je demande simplement qu'on essaie de déterminer à quelle vitesse devrait voyager un train lorsque la visibilité est presque nulle, lorsqu'il y a une tempête.

**M. Harrison:** Pour répondre à votre question, je dirais que ce n'est pas à réduire la vitesse des trains qu'il faut songer, mais bien à faire appliquer le code de la route. Il y a des accidents qui ne devaient pas se produire. Certains automobilistes essaient de contourner les barrières avant le passage des trains.

**M. Rock:** Je comprends très bien votre point de vue, mais je vous cite l'ensemble de circonstances bien précises: la visibilité est presque nulle, des congères se sont formés à cause de la tempête, il pourrait y avoir un camion ou une auto en panne sur la voie. Le conducteur peut toujours descendre et laisser son véhicule sur la voie, mais il y a danger pour ceux du train. Je vous cite un cas bien précis; je ne parle pas en général.

**Le vice-président:** Je vous signale, monsieur Rock, que lorsqu'on entre au service d'une compagnie de chemin de fer au Canada, on signe une formule selon laquelle on accepte tous les risques inhérents à l'emploi. Si on doit perdre la vie, tant pis. Il n'y a pas à s'en faire.

**M. Harrison:** Il y a des panneaux d'avertissement à tous les passages à niveau. Il faut que les gens soient prudents à ces endroits. Il y a des lois qu'il faut respecter lorsqu'on approche des passages à niveau; si on a le malheur de rester en panne sur la voie, je suppose qu'on doit être assez intelligent pour descendre de la voiture. En ce qui concerne la vitesse, que vous alliez à 80 miles à l'heure ou 30 miles à l'heure au milieu d'une tempête, s'il y a une voiture sur la voie, il y aura collision de toute façon.

**M. Rock:** Oui, et même là on ne peut ni entendre ni voir le train s'il y a une tempête. Les automobilistes ne peuvent pas voir le train lorsqu'ils traversent le passage à niveau, et du train on ne peut pas les voir non plus, c'est ainsi qu'arrivent les accidents.

**M. Treitz:** En s'engageant sur un passage à niveau, il faut toujours prévoir l'arrivée d'un train, d'un côté ou de l'autre.

**M. Rock:** C'est-à-dire qu'il ne faut jamais traverser un passage pendant une tempête, n'est-ce pas?

**M. Treitz:** Il faut être très prudent, car les machinistes ne se rendraient même pas compte d'un accident. Ils en verraient seulement les dégâts.

**M. Rock:** Merci.

Vous citez dans votre exposé un certain nombre de fraternités qui l'ont signé. Et l'une d'entre elles est la *Brotherhood of Maintenance of Way*. Vous dites que les trains sont souvent très sales. Qui est chargé du nettoyage? Est-ce que ce sont les gens qui appartiennent au syndicat ou est-ce que ce sont des personnes de l'extérieur?

## [Texte]

**Mr. Smith:** Mr. Chairman, yes, they are on scheduled positions, union people. They are not Brotherhood of Maintenance of Way. They are Brotherhood of Railway Carmen of America. They are carmen. However, when you have one or two men to clean two trains in Sarnia—and I am talking about the two trains that come in from Toronto in the evening—they must clean these coaches, change brake shoes and check the running gear of all the equipment. It is utterly impossible for them to do it because the staff has been cut down drastically and any man can only do so much in one day.

First of all, of course, you take care of the equipment, the safety aspect of it, and then you go to your cleaning perhaps a train with eight or nine coaches on it—and you know, they can get pretty dirty with a bunch of kids throwing popcorn around. They do the best they can but they do not have the time to do it satisfactorily.

**Mr. Rock:** I just wanted to make sure that you made a statement in that regard. Otherwise, on the record it would look as if you were running down your own membership at times if the trains are dirty, and they are the ones that are doing the maintenance.

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, if I may, I would like to add to that. Take, for example, the train that goes out of Sarnia at noon to Toronto. That same equipment is used to come back on Train 155. The equipment is in Toronto for less than one hour. Probably there is only one man on the train trying to clean it up and he does not have an opportunity to do it.

**Mr. Rock:** What is your recommendation in this regard for cleaner trains?

**Mr. Harrison:** Put more men on.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Rock. Mr. Danforth.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, because these gentlemen before us are practical men, I would like to ask, if I may, questions which are within their purview. As I understand it, the basis of the brief is that the breakdown in passenger comfort in the main is because of a company policy of reducing the number of people employed on the basis of efficiency. Am I correct in the assumption that this is one of the thrusts of your brief?

**Mr. Smith:** Mr. Chairman, do you mean reducing the employees for efficiency?

**Mr. Danforth:** Reducing the number of people utilized to provide passenger comfort as a strictly economic measure.

**Mr. Smith:** Mr. Chairman, economic, yes definitely.

**Mr. Danforth:** Fine. One other point that struck me in the brief was where you talked about the two-men and the three-men crews. I was very much impressed with the distinction between safety and efficiency. I thought it was well founded.

I would like you to elaborate if you can, on the actual economic gain on this business of rerouting trains to Toronto, instead of utilizing the marshalling yards in Sarnia. It seems to me that the very fact that a train was rerouted would be a more costly procedure than actually putting on a one-man crew. Can you give me some comparison in costs, even if of a generalized nature, in order that the Committee may assess just what is meant in this particular instance?

## [Interprétation]

**M. Smith:** Monsieur le président, ce sont des gens qui font partie du syndicat et qui ont un poste fixe. Ils n'appartiennent pas à la fraternité que vous avez citée. Ils appartiennent à la *Brotherhood of Railway Carmen of America*. Ce sont des employés. Une ou deux personnes seulement sont affectées au nettoyage des deux trains qui arrivent le soir de Toronto. Ils doivent nettoyer les compartiments, changer les patins de freins et vérifier le bon fonctionnement de certains dispositifs. C'est un travail impossible pour eux. Le personnel a été réduit au-delà du minimum. Personne ne peut faire plus dans une journée qu'il est humainement possible.

On s'occupe, évidemment, de la sécurité technique du train. Ensuite, on passe au nettoyage de huit ou neuf wagons. Vous vous imaginez un peu dans quel état ils se trouvent après avoir transporté une centaine d'enfants qui ont mangé du pop corn. Ces hommes font de leur mieux, mais ils n'ont pas suffisamment de temps pour le faire bien.

**M. Rock:** Je voulais seulement que ce soit enregistré, car autrement, ce serait automatiquement le syndicat qui serait blâmé de ce fait.

**M. Harrison:** Permettez-moi d'intervenir. Prenez le train qui quitte Sarnia à minuit à destination de Toronto. Les mêmes wagons reviennent avec le train 155. Ils ne restent à Toronto qu'une heure. Le seul homme affecté au nettoyage n'a donc guère le temps de le faire.

**M. Rock:** Quelles sont vos recommandations à cet égard?

**M. Harrison:** Augmenter le personnel.

**M. Rock:** Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Rock. Monsieur Danforth.

**M. Danforth:** Monsieur le président, je peux peut-être poser quelques questions très pratiques qui sont directement du ressort de ces messieurs. L'exposé dit, en gros, que la dégradation du service résulte surtout de la réduction du personnel décidée par la société afin d'augmenter l'efficacité du service. Est-ce que j'ai bien compris votre exposé?

**M. Smith:** Monsieur le président, vous dites que cette réduction a été décidée pour augmenter l'efficacité?

**M. Danforth:** Je voulais dire que cette réduction du personnel de service ne repose que sur des raisons économiques.

**M. Smith:** C'est très juste.

**M. Danforth:** Très bien. Vous parlez également, dans votre exposé, d'équipes de deux ou trois, cela m'a frappé. J'ai été très impressionné par la distinction entre la notion de sécurité et de rentabilité. Je croyais qu'elle était vraiment fondée.

Pouvez-vous nous parler plus longuement des raisons économiques qui font que l'on préfère renvoyer les trains à Toronto au lieu d'utiliser les voies de triage de Sarnia. Je pensais qu'il était plus coûteux de renvoyer un train que d'avoir un machiniste pour les manœuvres. Pouvez-vous nous donner les coûts comparés pour que nous puissions comprendre les raisons de cette pratique?



[Text]

• 1513

**Mr. Treitz:** Mr. Chairman, when cars leave Sarnia destined for Montreal, Fort Erie or Niagara Falls—we have had trains for many years going to Niagara Falls, another one goes to Fort Erie, and our trains go to Stratford also—a two-man crew cannot switch industrial traffic efficiently and so they send it to Toronto to be put over the hump yard and from there it is sent to Niagara Falls, Fort Erie or back to Kitchener, thereby creating a delay.

Industrial traffic will sit in Sarnia now upwards of 24 hours before it is even brought out to be switched. So I would venture a guess that there would be a delay to the shipper of 36 hours by the time his car gets from Sarnia to Fort Erie, or from Sarnia back to Kitchener.

**Mr. Danforth:** That is one part of my question, and I thank the witness for his patience.

Because this freight must be hauled to Toronto rather than switched at Sarnia, would it not be more costly to the railroad to have to haul this to Toronto and then back-haul it?

**Mr. Treitz:** Yes it would be more costly to the railroad but I personally cannot give you any cost figures.

**Mr. Danforth:** You dwell on the efficiency, and I appreciate that, but it would not be all that more expensive, economically, to the railroad to have a three-man crew rather than do the extra haulage and back haulage involved. Have you any yardstick for the use of the Committee, because I think this is a very solid point?

**Mr. Treitz:** The yardstick I can give you is the cases that have been handled by Weatherhill. He states that when the company reduces crews from three men to two it is done as a safety measure and that a loss in productivity must then be borne by management, and this is what is done. It is a union agreement. We can work safely with two men; we cannot be productive with two men.

**Mr. Danforth:** So it is recognized then, as far as companies are concerned, as a straight economic measure.

**Mr. Treitz:** A straight economic measure.

**Mr. Danforth:** I am not satisfied that it is good economics.

I have one other question of a more general nature that I would like to ask and then I will pass. I have heard more real concrete information about the actual workings of a railroad this afternoon than I have in any other single brief, and I am impressed.

I was impressed with the fact that you stated there could be a rescheduling which would increase efficiency and passenger comfort. I was impressed with your suggestion that an increase in the speed, which in your view could be done safely at a very minimal cost would add to the efficiency of passenger travel. You indicated that if there was more cleanliness and better facilities at some stations and on the actual transit units themselves, this too would add to a more desirable climate for passenger travel.

Can you give the Committee, from your own experience, any other concrete recommendations that you feel would encourage rather than discourage passenger service?

• 1518

**Mr. Smith:** Mr. Chairman, we have tried in our brief to give a general synopsis of our thinking. I suppose if you ask this question now, I could say, "No, I cannot" and when we go home tonight I will think of half a dozen answers. A general upgrading of the service is the major

[Interpretation]

**M. Treitz:** Monsieur le président, nous avons des trains qui vont de Sarnia à Montréal et, depuis quelques années, à Fort Érié et à Niagara ou encore à Stratford. Nous envoyons les trains à Toronto et de là à Niagara, Fort Érié ou à Kitchener, parce qu'il est impossible que deux machinistes fassent rapidement toutes ces manœuvres de triage. C'est ce qui crée le retard.

Les wagons de marchandises attendent maintenant à Sarnia jusqu'à vingt-quatre heures avant même d'être mis sur la bonne voie. L'expéditeur recevra donc la marchandise avec trente-six heures de retard puisqu'elle doit d'abord voyager de Sarnia à Fort Érié ou d'en revenir à Kitchener.

**M. Danforth:** Je vous remercie de votre patience, car c'est une partie de ma question.

Cela ne reviendrait-il pas moins cher de faire les manœuvres à Sarnia plutôt que d'acheminer les wagons à Toronto pour les faire revenir?

**M. Treitz:** Oui, mais je ne peux pas vous donner des chiffres précis?

**M. Danforth:** Vous insistez sur la rentabilité et je vous en félicite, mais je pense quand même que les chemins de fer auraient intérêt à engager trois machinistes pour éviter tout ce va-et-vient des wagons. Ne pourriez-vous pas nous donner un exemple concret?

**M. Treitz:** Je pourrais vous répéter ce qu'a dit M. Weatherhill. La Société sait que la réduction du personnel de trois à deux par équipe, ce qui est fait pour des raisons de sécurité, entraîne une perte de productivité dont la direction doit être tenue responsable. C'est ce qui est fait et il y a un accord avec le syndicat. Avec deux hommes, la sécurité est respectée, mais la productivité diminue.

**M. Danforth:** On sait donc qu'il s'agit d'une mesure strictement économique.

**M. Treitz:** C'est cela.

**M. Danforth:** Cette conception de rentabilité ne me plaît pas trop.

Avant de céder la parole, je vais encore poser une question d'ordre plus général. Cet après-midi, j'ai davantage appris sur les conditions réelles de travail dans les chemins de fer que par aucun autre exposé. Je suis très impressionné.

J'ai surtout été impressionné par votre affirmation selon laquelle il était possible d'améliorer aussi bien la rentabilité que la qualité des services par un remaniement de l'horaire. Votre remarque sur la possibilité de rationaliser le transport de passagers en augmentant la vitesse, ce qui, d'après vous, peut-être fait sans trop de frais supplémentaires, m'a également frappé. Vous avez également relevé le fait qu'une plus grande propreté des wagons et des gares plus modernes attireraient davantage de voyageurs.

Pouvez-vous faire des recommandations concrètes à partir de votre propre expérience qui auraient des conséquences positives pour le service?

**M. Smith:** Monsieur le président, nous avons essayé dans notre mémoire de donner une vue d'ensemble de notre façon de penser. Si vous me posiez une question maintenant, je dirais sans doute que je ne peux pas vous répondre, et en arrivant chez moi ce soir, je vais penser à une

## [Texte]

item to improve it: cleanliness, better food, better schedules, equipment reconditioned, more equipment. I believe Mayor Blundy was questioned as to the passengers in and out of Sarnia and the number picked up along the way in comparison. I would say that if there were 200 people a day using the trains in Sarnia, on those same trains there would be three times that many using them between Sarnia and London.

Unfortunately, a train will leave Sarnia and by the time it gets out of London, it has yet to pickup at Brantford and Oakville, if it is going that way, or Kitchener-Guelph, going the other way, people have to stand and this is not a matter of one or two or three people having to stand. A conductor told me just the other day he had 65 people riding in the baggage car.

**Mr. Danforth:** Along this line, Mr. Chairman, when you speak—and I am getting the information that I desire—about the upgrading of equipment, just what do you mean, bearing in mind that we are not all railway men on this Committee and some of the terms that are used have perhaps different implications to different members. Can you be a little more specific when you talk about upgrading and new facilities and this sort of general phrase. Can you be a little more specific?

**Mr. Smith:** Mr. Chairman, some of the older type passenger equipment would still be very good passenger equipment if it were refurbished on the interior. This is the upgrading we mean. When we mentioned our 90 mile an hour, this may mean a difference in the truck on the car. I am not a carman, so I could not say. Maybe if a carman were here he would say that the truck can go 150 miles an hour without any problem, but by upgrading we mean general cleanliness, revamping, reupholstering, upgrading the interior of the cars.

**Mr. Danforth:** Yes, this is one other fact, Mr. Chairman, that I am interested in. The inference was made that the advertising of the railways so far as passenger service is concerned is far from being perfect. Do you feel that the company should engage in regular advertising through various media with simplified schedules and a real effort to sell passenger service? Do you think this is almost totally lacking in the present railway policy? Am I to gather this from the gentlemen here today?

**Mr. Smith:** Yes, they do some advertising in the local newspapers. In fact it is ingrained in my noodle, the rail fare between Sarnia and Toronto, but as far as Sarnia and Montreal I have no idea, because they never seem to think people go beyond Toronto. I think regular newspaper advertising giving various rail fares would be beneficial. The airlines do a splendid job of advertising they tell you everything that is going to happen on their flights.

**Mr. Danforth:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Saltsman.

**Mr. Saltsman:** Thank you, Mr. Chairman. I would like first of all to say I was pleased to see the recommendation in the brief regarding the review of the Transportation Act. I think the House of Commons had a snow job on the Transportation Act. I did not like it when it was introduced and the more I see it, the more convinced I am that its terms of reference are designed to destroy passenger services. I think of one of the valuable things we can carry away with us from these meetings is the particular recom-

## [Interprétation]

demi-douzaine de réponses. Une amélioration générale du service est un des points importants: Propreté, meilleure nourriture, meilleurs horaires, remise en condition de l'équipement, plus de wagons. Je suppose qu'on a interrogé le maire Blundy quant aux nombres de voyageurs qui quittent Sarnia ou qui y arrivent, par rapport au nombre de ceux qu'on prend en chemin. Si 200 personnes utilisent le train tous les jours à Sarnia, il y en a trois fois plus qui prennent ces mêmes trains entre Sarnia et London.

Malheureusement, un train qui quitte Sarnia doit encore, après avoir quitté London, prendre des passagers à Brantford et Oakville s'il va dans cette direction, ou à Kitchener-Guelph s'il va dans l'autre direction. Les gens doivent rester debout, et il ne s'agit pas seulement de deux ou trois personnes. Un chef de train me disait justement l'autre jour qu'il y avait 65 voyageurs dans le wagon à bagages.

**M. Danforth:** Dans la même veine, monsieur le président, quand vous parlez d'améliorer l'équipement, que voulez-vous dire, car n'oubliez pas que nous ne sommes pas tous des experts en matière de chemins de fer, et certains des termes que vous employez ont peut-être une signification différente pour chaque membre du Comité. Pouvez-vous être un peu plus précis lorsque vous parlez d'améliorer les installations et d'en mettre de nouvelles et ainsi de suite?

**M. Smith:** Monsieur le président, certains des anciens types de wagons de passagers pourraient très bien encore servir si l'intérieur était remis à neuf. C'est ce que nous voulons dire par amélioration. Lorsque nous parlons de 90 milles à l'heure, cela peut vouloir dire une différence dans le boggie d'un wagon. Je ne suis pas cheminot ici, il dirait qu'un boggie peut aller à 150 milles à l'heure sans difficulté, mais par amélioration, on entend le nettoyage, la modernisation, le rembourrage de l'intérieur des wagons.

**M. Danforth:** Oui, c'est un autre point qui m'intéresse. On a insinué que les annonces des chemins de fer relatives au service-voyageurs étaient loin d'être parfaites. Pensez-vous que la société devrait publier régulièrement, grâce aux différents médias, des horaires simplifiés dans le but d'attirer la clientèle? Pensez-vous que cela manque tout à fait dans la politique actuelle des chemins de fer?

**M. Smith:** Oui, ils font passer quelques annonces dans les journaux régionaux. En fait, le prix du passage de Sarnia à Toronto est gravé dans ma mémoire, mais je n'ai aucune idée de celui du passage de Sarnia à Montréal. On dirait qu'ils ont l'impression que les gens ne vont jamais plus loin que Toronto. A mon avis, il serait bon que les annonces donnent également les autres tarifs. Les lignes aériennes ont une publicité fantastique qui vous raconte tout ce qui va se passer au cours des vols.

**M. Danforth:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** M. Saltsman.

**M. Saltsman:** Merci, monsieur le président. Laissez-moi tout d'abord dire que la recommandation faite par le mémoire au sujet de la Loi sur les transports me plaît beaucoup. Je pense que la Chambre des Communes a eu beaucoup de mal avec cette loi. Je ne l'aimais pas quand on l'a présentée et plus j'y pense, plus j'ai l'impression que ses dispositions sont conçues dans le but d'anéantir le service-voyageurs. L'une des choses importantes que l'on peut retenir de ces séances, c'est justement cette recom-



## [Text]

mentation that the entire Transportation Act be reviewed.

Having said that, I want to go into some other things. I think we are also in danger of losing our sense of perspective as we listen to these briefs. Virtually every speaker I have heard, has not had a single kind word to say for the CNR or for the railroad, as though it were a complete unmitigated disaster. I think the railroads have a lot to answer for, but I think in the case of the CNR, they have in fact made a real effort to improve the position. They were criticized because they lowered rates to Sarnia, and people said there must be some terrible conspiracy. Imagine them lowering rates.

• 1523

I would think the answer is pretty obvious. They are trying to get more passengers. They should be congratulated rather than criticized for it.

They had their red and white days, which was an approach to advertising off-days, and they have advertised very extensively and very heavily when you compare them to the CPR.

I came in on The Tempo yesterday, and it is a beautiful train. There have really been some changes. I do not know why it took the railroads 60 or 70 years to discover that people with baggage were having trouble grabbing those doors and opening them up, against the wind usually, and now you can just flick the switch and the door opens for you.

I think the train was clean. The upholstery was very good. The food was not plastic. It was not the 'Ritz Royal'. But the food was adequate considering the kind of arrangements you have there.

I think this is an effort on the part of the CNR to do something. I can tell you, Mr. Chairman, that I would love to have that Tempo going through Galt. It is a nice train.

All right. I have said that. I thought it was necessary to say that because an impression might be left from these hearings that railroads have not done anything. I think this is a mistake.

We criticize the CNR, where they are entitled to be criticized, and I think this is a very good thing and a necessary thing for them. But then we fail to mention those things that the CNR are trying to do to improve the service. I think this is a disservice. You are going to leave the impression that trains should not be used, that you venture on them at your own risk, and heaven knows what is liable to happen to you if you get on the train. In fact there are some good trains, and some things are being done.

We talked about dirty trains and other things not being done. Let me ask the gentlemen before us, with their excellent brief, something about conductors. I ride on trains a fair amount, and no imperial monarch ever strode the Roman forum with a more imperious tread than does the railroad conductor.

Is there a law or a rule against conductors smiling and being pleasant to passengers? Is there? They go through as though they owned the world. There is no pleasantness.

We have talked about pleasantness on the trains. What about pleasantness of personnel on the trains. Many of them seem to be living only for the day when they can retire, counting off the days when their retirement comes due. What about that? I would like to ask your opinion. Am I wrong? Have I just had a bad run with conductors? I

## [Interpretation]

mandation selon laquelle toute la Loi sur les transports devraient être révisée.

Je vais maintenant parler d'autre chose. Je crois que nous risquons aussi de perdre notre sens de la perspective en entendant tous ces mémoires. Presque tous les orateurs que j'ai entendus n'ont pas dit un seul bon mot sur le CN ou sur le chemin de fer, comme s'il s'agissait d'un total désastre. Je pense que les chemins de fer sont responsables de bien des choses, mais dans le cas du CN, il me semble que ces derniers se sont vraiment efforcés d'améliorer la situation. On les a critiqués parce qu'ils avaient baissé les tarifs pour Sarnia, et on a dit qu'il s'agissait d'une manœuvre. Essayez d'imaginer un instant, qu'eux aussi baissent leurs tarifs.

La réponse est évidente, ils essaient d'avoir plus de passagers. Plutôt que les critiquer, on devrait les féliciter.

Comparée à celle du CP, leur publicité pour les jours rouges et les jours blancs de congé a été très bien faite.

J'ai pris le Tempo hier, et c'est un très beau train. Ils y ont vraiment apporté des améliorations. Je ne sais pas pourquoi il a fallu 60 ou 70 ans aux compagnies de chemin de fer pour s'apercevoir que les personnes encombrées de bagages avaient un mal de chien à ouvrir ces portes, et la plupart du temps contre le vent, alors que maintenant on peut le faire avec le petit doigt.

J'ai trouvé que ce train était très propre et très confortable. Ce n'était pas le Ritz, mais étant donné les conditions la nourriture était plus qu'acceptable.

Le CN a vraiment fait un gros effort. Je vous assure, monsieur le président, que j'aimerais que le Tempo passe par Galt. C'est un très beau train.

Je dis tout ceci parce que je pense que cela est nécessaire. Ces différentes audiences laissent la pénible impression que les compagnies de chemin de fer n'ont rien fait. Je pense que c'est une erreur.

Nous devons critiquer le CN lorsqu'il le mérite, et je pense que c'est nécessaire et constructif pour eux. Mais lorsque nous oublions de mentionner leurs efforts d'amélioration, nous ne leur rendons pas service. Nous risquons de laisser l'impression que les trains ne devraient pas être utilisés, qu'on s'y aventure à ses propres risques, et que toutes sortes de choses désagréables peuvent vous y arriver. Nous ne devons pas oublier qu'il y a de bons trains, et que les compagnies font des efforts.

Nous avons parlé de trains sales et de choses qui n'avaient pas été faites. J'aimerais poser aux témoins qui nous ont présenté un excellent mémoire quelques questions sur les contrôleurs. Je prends très souvent le train, et jamais un empereur romain foulant le forum n'a eu l'air aussi martial qu'un contrôleur des chemins de fer.

Y a-t-il une loi ou un règlement empêchant les contrôleurs de sourire et d'être aimables envers les passagers? On dirait que le monde leur appartient. Ils sont aussi aimables que des portes de prisons.

Nous avons parlé du charme des trains. Que dire de l'amabilité du personnel sur ces mêmes trains? On a l'impression que certains d'entre eux ne vivent que pour le jour de la retraite, décomptant les jours qu'il leur reste à tirer. Comment cela se fait-il? J'aimerais que vous me donniez votre avis. Est-ce que je me trompe? Ai-je été la victime d'exceptions? Je ne veux pas dire que je me sois vraiment accroché avec eux, mais on dirait toujours que c'est eux qui me rendent service lorsqu'ils me prennent mon billet. Je n'en ai jamais vu un seul sourire.

## [Texte]

have not had a fight with them or anything. But they are always doing me a favour by taking my ticket. None of them ever smiled.

On occasion I have had a chance afterwards to talk to these fellows about something and I find that they are pleasant enough fellows. But they seem to feel that their role is such that they have to keep themselves aloof, that there is a certain power about the conductor that carries over from the turn of the century.

**Mr. Rock:** Maybe it was because you are an M.P.

**Mr. Saltzman:** No, it is not just that. It is not that, because they treat everyone in the same way. I do not think they are being discriminating. They are not being unfair. They treat everybody the same way.

**The Vice-Chairman:** Address the Chair, Please.

**Mr. Smith:** Mr. Chairman, maybe we should trade the equipment you have down this way for our conductors out of Sarnia, because they are quite a jolly bunch, I think.

**Mr. Saltzman:** Maybe conductors go with the equipment.

**Mr. Smith:** Possibly some of the attitude—I admit it is there with some people—is due to the fact that in the Canadian National Railways, until the day you retire, if you can work 50 years, you get a pass.

I have worked 20. I have already got the same pass, but because it is gold it does not mean anything more. If they would recognize their employees as being valuable by once in a while giving them a little bit of congratulation, and I do not know in just what manner they could do it—the Canadian National is always ready to chastize or discipline, but they are never ready to say, you have done a good job after 20 years.

**Mr. Saltzman:** Why take it out on the passengers?

**Mr. Smith:** No comment.

**Mr. Saltzman:** All right, let me go on then. I am saying this because I think it is important. I am very worried about what is happening to passenger service in Canada. So often we focus on one thing to the exclusion of everything else, as though there is just one problem when in fact there are many problems connected with passenger services.

• 1528

You indicated your approval of the GO lines and I think the GO lines in fact have been quite successful. Can you tell me whether the work practices on the GO lines are the same as those on the railroads? For instance does the 100-mile rule apply? Does the Chicago convention apply to the GO lines?

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, they still work on a mileage basis, to my knowledge. They make so many runs between Toronto and Oakville per day, they make 150, 200 miles or whatever it may be. They still work on a mileage basis.

**Mr. Saltzman:** Has the union given consideration to finding ways of changing the work practices? I am familiar with some of the work practices and I know the reasons that they are there. I know in the early days of railroad how people would be away from their families for days and weeks on end and these rules had to come to preserve some kind of life for the fellows. But that has changed and we are talking about 90 mile per hour trains. If you have a 90 mile an hour train then this means that instead doing a day's work in two hours you do a day's work in one hour. As long as that 100-mile rule applies, then what incentive is

## [Interprétation]

J'ai eu l'occasion de discuter avec certains d'entre eux alors qu'ils n'étaient pas en service et ils ne sont pas si désagréables que ça. Mais ils donnent l'impression de croire que leur mission est telle qu'il leur faut garder leurs distances, qu'une certaine martialité du siècle dernier est de rigueur.

**M. Rock:** C'est peut-être parce que vous êtes député.

**M. Saltzman:** Non, cela n'a rien à voir. Ils traitent tout le monde de la même manière. Ils ne font pas de discrimination, c'est la même chose pour tout le monde.

**Le vice-président:** Voudriez-vous passer par la présidence, je vous prie.

**M. Smith:** Monsieur le président, nous devrions peut-être acheter votre équipement pour nos contrôleurs à Sarnia, car c'est une très belle équipe.

**M. Saltzman:** Il est possible que contrôleurs et équipement aillent de pair.

**M. Smith:** Il est possible que cette attitude, j'admets qu'elle existe, soit due en partie au fait que le CN, jusqu'au jour de votre retraite, si vous pouvez travailler pendant 50 ans, vous accorde un passe.

Je travaille depuis 20 ans. J'ai déjà ce passe, et ce n'est pas parce qu'il est en or que cela signifie beaucoup plus. Si la compagnie voulait bien reconnaître la valeur de ses employés une fois de temps en temps en les félicitant, peu importe la manière, ce serait une bonne chose. Le CN est toujours prêt à punir ou à réprimander, mais jamais à dire: «Vous avez fait un bon travail», même après vingt ans de service.

**M. Saltzman:** Pourquoi en faire pâtir les passagers?

**M. Smith:** Sans commentaires.

**M. Saltzman:** Dans ce cas, je poursuis. Si je dis tout ceci c'est parce que je pense que c'est important. Ce qui arrive au service passager au Canada m'inquiète beaucoup. Trop souvent nous nous concentrons sur un seul problème à l'exclusion de tout autre, comme s'il n'y en avait qu'un alors qu'en fait en ce qui concerne les services passagers il y en a de nombreux.

Vous avez approuvé l'initiative des lignes interurbaines qui ont d'ailleurs rencontré un assez vif succès. Pouvez-vous me dire si les méthodes de travail sur ces lignes interurbaines sont les mêmes que sur les autres lignes? La règle des 100 milles s'y applique-t-elle? L'accord de Chicago s'applique-t-il à ces lignes interurbaines?

**M. Harrison:** Monsieur le président, à ma connaissance, le principe de base du travail est toujours le millage. C'est-à-dire qu'ils font tant d'aller-retours entre Toronto et Oakville par jour, ils font 150 ou 200 milles selon le cas.

**M. Saltzman:** Le Syndicat a-t-il étudié la possibilité de modifier les méthodes de travail? Je connais certaines de ces méthodes de travail et je sais pourquoi elles existent. Au début du chemin de fer les employés ne voyaient pas leurs familles pendant des jours ou même des semaines et il a fallu introduire certains règlements pour leur rendre un semblant de vie familiale. Ces règlements sont de nouveau remis en question lorsqu'il s'agit de train allant à 90 milles à l'heure, car dans ce cas cela veut dire que l'on peut faire une journée de travail en une heure alors qu'avant il fallait deux heures. Tant que cette règle des 100 milles sera



[Text]

there for the railroad to really increase the speed or to make any changes in their customs?

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, in passenger service they get a lower rate of pay than they get in freight service. Take, for example, Toronto to Montreal; they run that as one run. The conductors get on in Toronto and go right through to Montreal, which takes maybe six or seven hours.

**Mr. Saltsman:** But that does not alter the fact that they have done their week's work on the one run.

**Mr. Harrison:** They make 6,000 miles a month in passenger service and I think on some of the Turbo trains, if I am not mistaken, they work a longer mileage than 6,000 miles. I think they work around 7,000.

**Mr. Saltsman:** But is the rule not still in effect that 100 miles constitutes a day's work? If they are paid on this basis and they run 400 miles the money they make is for four days work.

**Mr. Harrison:** Four days work, but the rate of pay is very low in that type of service.

**Mr. Saltsman:** I realize that. For instance, what work is being done between unions and management to increase the rate of pay? I agree that some of those rates of pay have to be jacked up. But we have to find a different way, I would think, to be fair to the people on the railroad and to ensure that they do make a decent living, of switching from that kind of a practice to a higher hourly rate. If the hourly rate is too low then certainly something has to be done about it.

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, I think there have been meetings between the unions and the companies on these matters but, to my knowledge, no agreements have been reached.

**Mr. Saltsman:** Are the unions willing to look at other methods of payment beyond the ones that now exist? This is what I am getting at. Are they willing to say, all right, if we can get a decent or comparable living to other trades, with our skills, then we are willing to look at the work practices that now exist on the railways?

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, I would think the unions are agreeable to a change in the method of payment provided an employee does not have to take a loss in earnings.

**Mr. Treitz:** Mr. Chairman, this train of thought has nothing to do with passenger service. We are getting involved now in wages, which has absolutely nothing to do with it.

**Mr. Saltsman:** Mr. Chairman, with the greatest of respect to the speaker, I would like to point out that once you have your capital costing, your road-beds in and your equipment purchased, the greatest cost involved is the operating costs of the railway, and if we are talking about continuing passenger service and putting it on some kind of a viable basis, a discussion of all costs has to be involved. This is why I raised the matter. My concern is that there are many factors to this thing. Earlier I was quite critical of municipalities not supporting each other when it came to discontinuance of things. I have been critical of the act. I have on many occasions been critical of the railroads for their behavior. But there are other people involved as well that have to share some of the blame for what is going on with the railroad. If railroads are going to be viable, if we are going to make a go of these things, I think it is necessary that the whole thing be examined. Unfortunately, for

[Interpretation]

appliquée qu'est-ce qui pourra inciter les chemins de fer à aller plus vite ou à modifier certaines habitudes?

**M. Harrison:** Monsieur le président, les employés du service-passagers sont moins bien payés que ceux du service du fret. Entre Toronto et Montréal, par exemple, il n'y a pas de changement de personnel. Les contrôleurs montent à Toronto et vont jusqu'à Montréal ce qui fait un trajet d'environ 6 ou 7 heures.

**M. Saltsman:** D'accord, mais il n'en reste pas moins qu'ils ont fait le travail d'une semaine en un seul trajet.

**M. Harrison:** Le maximum est de 6,000 milles par mois pour le service-passagers et sur certains des turbo-trains, si je ne m'abuse, cela peut atteindre 7,000 milles.

**M. Saltsman:** Oui, mais la règle ne veut-elle pas que 100 milles constituent le travail d'une journée? Si les employés sont payés sur cette base et qu'ils parcourent 400 milles, l'argent qu'ils touchent représentent la paie pour 4 jours de travail.

**M. Harrison:** Pour 4 jours de travail, mais le taux de paie est beaucoup moins élevé dans ce genre de service.

**M. Saltsman:** Je m'en rends très bien compte. Que font les syndicats et la direction pour augmenter ces taux? Je conviens que certains de ces taux doivent être majorés. Il faut trouver un moyen différent pour rendre justice à ces employés des chemins de fer afin de s'assurer qu'ils gagnent correctement leur vie, en passant de cette méthode à un taux horaire plus élevé. Si ce taux horaire est trop faible, il faut donc trouver quelque chose d'autre.

**M. Harrison:** Monsieur le président, les syndicats et les compagnies se sont réunis à ce sujet, mais à ma connaissance, les négociations n'ont pas abouti.

**M. Saltsman:** Les syndicats sont-ils prêts à étudier d'autres méthodes de rémunération en dehors de celles qui existent déjà? C'est ce que je voudrais savoir. Sont-ils décidés à le faire, dans la mesure où à compétence égale leur niveau de vie sera comparable à celui des autres secteurs?

**M. Harrison:** Monsieur le président, les syndicats sont tout à fait prêts à accepter des changements dans les méthodes de rémunération à condition qu'il n'y ait pas perte de gain pour les employés.

**M. Treitz:** Monsieur le président, nous nous éloignons de notre sujet. Les salaires n'ont rien à voir avec le service-passagers.

**M. Saltsman:** Monsieur le président, sans vouloir vous offenser, je vous rappellerai qu'une fois que vous avez fait les dépenses d'investissement, que vous avez installé les superstructures des voies et que vous avez acheté l'équipement, il reste encore la plus grande dépense: les frais de fonctionnement du chemin de fer, et si notre propos est de décourrir un moyen permettant la viabilité et la survie du service-passagers, il nous faut étudier toutes les dépenses que cela implique. C'est la raison pour laquelle, j'ai soulevé cette question. Ce qui me préoccupe c'est le nombre de facteurs qui entrent en jeu. Vous vous souviendrez que j'ai critiqué les municipalités qui ne s'entraidaient pas lorsqu'il fallait abandonner certaines choses. J'ai souvent critiqué les politiques des chemins de fer. Néanmoins, d'autres personnes ont leur part de responsabilité. Si nous voulons que les chemins de fer demeurent il faudra alors examiner toute la question. Malheureusement, si l'on

## [Texte]

an outsider looking at the railroad industry, one gets the impression that they are still back in some previous century, the way the thing is operating. We are going to do a terrible disservice to the public if we say some things are sacred cows and they cannot be examined.

• 1533

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, in reply to that I would like to remark that numerous changes have been made. Not too many years ago you had five-man crews on freight service, you had five-man crews in yard service and in some cases on passenger service you had five- and six-man crews. Today on many, many freight trains you have four men instead of five; in yard assignments you have three men working instead of five; in passenger service, on the GO trains in particular, they have taken one brakeman off. The company has saved money by reducing crews and it has not been . . .

**Mr. Treitz:** They are holding down the freight trains, too.

**Mr. Saltsman:** When I look at what goes on in the railroad when I travel I sort of get the impression that many of these practices originated because of an accounting system that does not trust anyone. I have never seen such mistrust in any organization as I have with railroads. Everybody has to check everything 10 to 15 different times; nobody gets trusted on anything. I see the conductor sitting down there and making a very careful analysis of his tickets and I see another guy coming along and checking behind him. Everywhere down the line everybody seems to be obsessed with this business of reporting to make sure that everything is right on the button.

I know that a conductor can in fact sell a ticket under an emergency condition, I have seen them do that: I hope I have seen them do the right thing. Why for instance cannot all tickets be sold on the train: the person simply gets on the train and buys the ticket right there.

**Mr. Treitz:** Mr. Chairman, you just complained about the lack of congeniality of the conductor. The main thing the conductor has to do is to collect his fares and to make sure that none of these young hippy type characters and so forth will get by him and have a free ride on the train. I believe that is why he is a little stern when he is collecting his tickets; he has a lot on his mind; he has his work rules to abide by; the train still is run under his direction; he has to keep an eye out for signals; make sure that everything is going all right. If he had the added burden of collecting fares from each passenger he would never get to the end of his train to begin with, before he gets to the next station.

**Mr. Saltsman:** Let me tell you another impression I have. When I say these things, challenge me on these things; if I do not know what I am talking about please say so. I have known many railroaders in my time and I found them, on the whole, very superior types. I do not mean in attitude necessarily, but in fact they are exceptionally able people on the whole. The impression I have is that the railroad certainly in the early days, and I think even now, have attracted some of the best people in our society. One of the things that seems to have been happening, and I am just wondering whether this is the reason for this kind of an attitude that I find on the train, is that in fact many of the people who work for the railroad are overqualified for the kind of work they are doing.

For instance, most of the conductors I have met, once I got to know them, I found that they could easily have been executives in industry, because of their training and their ability and that in fact they are called upon to do a job that

## [Interprétation]

regarde cette industrie de l'extérieur, on a l'impression qu'elle est encore au 18<sup>e</sup> siècle. On fera un grand tort au public si l'on refuse de se pencher sur cette question.

**M. Harrison:** Monsieur le président, en réponse à cela, je voudrais souligner le fait qu'il y a eu plusieurs changements. Il y a quelques années, cinq hommes étaient préposés au service des marchandises, cinq autres se trouvaient dans les cours et parfois il y avait le même nombre d'employés sur les trains de passagers. Aujourd'hui, il y a quatre hommes au lieu de cinq dans les trains de marchandise; il n'en reste que trois dans les cours; et les trains de passagers en comptent un de moins. La compagnie a réduit aussi ses dépenses, et cela n'a pas . . .

**M. Treitz:** Ils agissent sur les trains de marchandise aussi.

**M. Saltsman:** Quand je voyage par train et que je regarde autour de moi, j'ai l'impression qu'il y a là-dessous un système de comptabilité qui n'a confiance en personne. Je n'ai jamais vu autant de méfiance de ma vie. Tout le monde doit vérifier tout 10 ou 15 fois; on a confiance en personne. Le chef de train fait une analyse minutieuse de ses billets, puis un autre vérifie derrière lui. Tout le monde semble être obsédé par la perfection.

Je sais qu'un chef de train peut à la rigueur vendre des billets, je les ai déjà vus le faire; j'espère qu'ils le faisaient consciencieusement. Pourquoi ne pas vendre tous les billets à bord des trains? Ce serait bien plus simple.

**M. Treitz:** Monsieur le président, vous venez de vous plaindre de la conduite du chef de train. L'important pour lui, c'est d'être certain qu'aucun de ces jeunes voyoux ne voyage gratuitement. C'est pourquoi il a toujours l'air un peu sévère; il a beaucoup à faire; il doit suivre des règlements; il dirige en quelque sorte le train; il doit surveiller les signaux, et faire en sorte que tout aille bien. Si il devait en plus vendre les billets, il n'aurait jamais terminé avant la gare suivante.

**M. Saltsman:** J'ai une autre impression. Si je suis dans l'erreur, veuillez me corriger. La plupart des gens qui travaillent pour les chemins de fer et que je connais, sont d'un type supérieur. Je ne veux pas parler de leur attitude, mais de leur capacité. C'est peut-être parce que ce genre de travail a toujours attiré les meilleures personnes. J'ai donc l'impression que leur attitude dépend du fait qu'ils sont trop qualifiés pour faire ce genre de travail.

Par exemple, la plupart des chef de train que j'ai rencontrés auraient très bien pu mener des industries à cause de leur formation et de leur capacité, mais voilà qu'ils font un métier qui ne leur demande aucun effort. La même chose se produit aux Postes, car c'était là aussi un domaine recherché. En d'autres termes, c'était autrefois ce qu'il y avait de mieux: les petits garçons en rêvaient. On semble engager des gens qualifiés mais on leur confie un travail qui ne leur convient pas, ce qui engendre une certaine frustration. Je ne sais pas. C'est peut-être aussi parce que



[Text]

does not really put any demand on the particular talent that they already possess. I think this is true of the Post Office to some extent too, because both of these were a favourite industry. In other words, to be a railroad man at one time was the greatest thing: boys dreamed of becoming a railroad man. There is a tendency to attract enormously and highly qualified people who, in some cases, are not being used adequately and there may be a sense of frustration on their part, I do not know, or whether management-labour relationship has become so bad over the years that there is no joy in railroading anymore.

• 1538

**Mr. Treitz:** Mr. Chairman, one reason that maybe the railroad man's attitude toward the company has changed over the years is that about five years ago they went to wage negotiations and the company put out a bulletin that the only employee in the running trades who was relatively skilled was the conductor; the rest of us are unskilled labour. Now, that sort of knocks your theory all to whack, does it not?

**Mr. Saltsman:** That is pretty shocking. Any company that would put out instructions like that has to have its head read, when it comes to employee relationship.

I think I have exceeded my time, Mr. Chairman, I see you are looking at me. Thank you very much. I thank you, gentlemen, for your frank answers.

**Mr. Whelan:** On a point of order, what Mr. Saltsman says is very true about the train crews, but it is also true in Parliament. Most backbenchers think they could either be cabinet ministers or prime ministers.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Whelan. Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Just one question, Mr. Chairman. Having sat in, as probably some of you gentlemen have, on hearings where they were discontinuing or downgrading service, I was rather intrigued with the paragraph on page 3 which indicates that the figures the CNR or the railroads use in costing are:

... straight out of Alice in Wonderland.

I agree with this because I have sat in on the hearings on a good many occasions and it was pretty hard to get straight answers as to how much of the rail and railway plant was charged to the freight and how much was charged to the passenger service. Do you agree with this?

**Mr. Smith:** Yes, I am not a financier nor an economist, nor anything along that line, but I understand so far as the abolition of passenger trains is concerned, one of the items they use towards the cost is the operator's wages along the line. So they must consider then that these operators—I am talking about the telegraph operators, as we knew them, or stations agents, they do not do any other work except watch the passenger trains go by; freight trains do not mean anything, and this is one of the items they use towards cost. So from that I would suggest that every time a passenger train goes by they take their wear on the rail, I do not know.

[Interpretation]

les relations ouvrières sont devenues tellement insupportables, qu'il n'est pas recommandable de travailler pour une compagnie de chemin de fer.

**M. Treitz:** Monsieur le président, l'une des raisons qui ont peut-être poussé les cheminots à modifier leur attitude à l'égard de la compagnie, c'est qu'il y a environ cinq ans, on était à négocier les salaires lorsque la compagnie a publié un communiqué selon lequel le conducteur de train était le seul employé à être relativement qualifié. Pour le reste, il ne s'agissait que de main-d'œuvre non spécialisée. Voilà qui réduit votre théorie en miettes, n'est-ce pas?

**M. Saltsman:** C'est assez révoltant! Une compagnie qui publie de telles choses devrait rougir de honte quand il s'agit d'établir des relations avec ses employés.

Je crois que mon temps est écoulé, monsieur le président. Je vois que vous me regardez. Je vous remercie. Merci, messieurs, de vos réponses franches.

**M. Whelan:** J'invoque le règlement. Ce que dit M. Saltsman à propos des cheminots est très vrai, mais cela s'applique aussi au Parlement. La plupart des députés de l'arrière-banc croient être en mesure de devenir ministres ou premiers ministres.

**Le président suppléant:** Merci, monsieur Whelan. Monsieur Howe.

**M. Howe:** Je n'ai qu'une question, monsieur le président. J'ai assisté, comme certains d'entre vous l'ont sans doute fait, à des débats au cours desquels on décidait d'annuler ou de restreindre les services. J'ai été passablement surpris à la lecture d'un paragraphe à la page 3 dans lequel on indiquait que les chiffres inscrits au poste «frais d'exploitation» par le CN ou par les compagnies de chemin de fer:

... tiennent du conte de fées.

Je suis d'accord avec cela, parce que j'ai eu l'occasion d'assister à bon nombre de débats, et il était très difficile d'avoir des réponses claires et précises quant à savoir combien d'argent on affectait au service de marchandises et à celui des voyageurs. Êtes-vous d'accord?

**M. Smith:** Oui, je ne suis ni financier, ni économiste ni quoi que ce soit dans ce domaine, mais il me semble que pour ce qui est de l'annulation de trains de voyageurs, l'un des arguments relatifs aux frais d'exploitation repose, entre autre, sur le salaire des employés de la gare. Ils doivent donc tenir compte du fait que ces employés—je parle des télégraphistes tels que nous les avons connus, ou des chefs de gare—n'ont rien d'autre à faire que de regarder passer les trains de voyageurs. Les trains de marchandise ne veulent rien dire, et ils s'en servent comme argument pour leurs frais d'exploitation. Je proposerais donc que chaque fois qu'un train de voyageurs passe, on attribue les dépenses aux frais d'entretien de la voie, enfin je ne sais pas.

## [Texte]

**Mr. Howe:** In other words, when they give us figures that indicate the amount of dollars they have lost on a passenger train, they are subject to close scrutiny because there are errors where they overcharge to the passenger where it should be divided more equally with the freight service?

**Mr. Smith:** This is our theory, Mr. Chairman.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe.

**Mr. Treitz:** Also may I add, Mr. Chairman, that literally the maintenance of the track also contributes to the passengers, and I imagine you would get the full price of the track maintenance too in your passenger costs.

**Mr. Howe:** Of course, we have this situation that we are going to be discussing tomorrow in Stratford and in Walkerton on Thursday, that the lines are still there and being maintained throughout the winter and looked after but they took the passenger service off. We are hoping that we can induce them to do something about reinstating some type of passenger service in that area.

**The Vice-Chairman:** Right, Mr. Howe.

This completes the hearing on the brief of the Sarnia Railway Workers Union Council. I would like to take this opportunity to thank Mr. Harrison, Mr. Smith and Mr. Treitz for appearing here and presenting a very interesting brief.

I call the River Erosion Action Committee Wallaceburg District, and the Chairman is Mr. S. M. Duffus, and I believe he has two other gentlemen with him, Mr. A. Aarsen, Commissioner of the Sutherland Drainage Scheme; and Mr. Gordon Isaacs, of the Works Department, Walpole Island Council. Will they all come forward, please.

Gentlemen, I believe you have a copy of the brief. I will ask Mr. Duffus to read the brief, followed by questions.

• 1550

**Mr. S. Miles Duffus (Chairman, River Erosion Action Committee, Wallaceburg District):** Thank you, Mr. Chairman and gentlemen of the Standing Committee on Transportation and Communications of the House of Commons. This special Committee begs to present a brief covering the Erosion Problem on the Sydenham River, the Chenal Ecarte and the Johnston Channel in the vicinity of Wallaceburg. Our committee was named at a special meeting July 24, 1971.

We believe this problem rightfully falls in the jurisdiction of your Committee because the above-named waters are navigable streams. Under this classification they must remain accessible to various sizes and classes of boats, barges, yachts, pleasure craft and canoes. Under these conditions the waterways and their adjacent shores are subjected to a variety of craft and to captains and navigators of varying skills. In many cases, owing to these facts, the shores are subjected to enormous hydraulic forces from the wake of the various craft, which may vary from a small ripple to over six feet from the hollow to the crest of any one wave. Besides these man-created destructive forces, the banks are also subjected to the relentless natural erosion of winds water and ice 24 hours a day, except when the rivers are ice locked.

We would like to stress some of the commercial benefits of the river. As we have no Canadian railroad in this area, considerable agricultural produce is moved by lake

## [Interprétation]

**M. Howe:** En d'autres termes, quand ils nous donnent des chiffres sur les pertes encourues par suite de l'exploitation d'un train de voyageurs, il faut les soumettre à un examen minutieux, du fait qu'on surestime les coûts de service voyageurs, alors que ces frais devraient être également partagés avec le service de marchandises. C'est bien cela?

**M. Smith:** Telle est notre hypothèse, monsieur le président.

**M. Howe:** Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant:** Merci, monsieur Howe.

**M. Treitz:** Puis-je ajouter également, monsieur le président, qu'en pratique, l'entretien de la voie sert aussi les voyageurs. J'imagine qu'on fait figurer le coût total de l'entretien de la voie à la rubrique des frais d'exploitation des trains de voyageurs.

**M. Howe:** Bien sûr. Nous aborderons cette question demain à Stratford et jeudi à Walkerton. On voit que les voies sont toujours là et qu'on les entretient durant tout l'hiver, mais que le service voyageurs a été supprimé. Nous espérons pouvoir les inciter à remettre sur pied un genre de service voyageurs dans cette région.

**Le président suppléant:** Très bien, monsieur Howe.

Ceci termine le débat sur le mémoire du Sarnia Railway Workers Union Council. Je profite de l'occasion pour remercier MM. Harrison, Smith et Treitz pour avoir comparu devant nous et pour nous avoir présenté un mémoire intéressant.

Je cède maintenant la parole au président du *River Erosion Action Committee* (District de Wallaceburg), Monsieur S.M. Duffus qui, je crois, est accompagné de M. A. Aarsen, commissaire du Sutherland Drainage Scheme et de M. Gordon Isaacs du département des Travaux du *Walpole Island Council*. Veuillez vous avancer.

Messieurs, je crois que vous avez un exemplaire du mémoire. Veuillez le présenter, monsieur Duffus, après quoi, nous poserons des questions.

**M. S. Miles Duffus (Président, River Erosion Action Committee, District de Wallaceburg):** Je vous remercie, monsieur le président et messieurs les membres du Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des Communes. Notre comité spécial vous soumet respectueusement ce mémoire sur le travail d'érosion accompli par la rivière Sydenham, le Chenal Ecarte et le canal Johnston, à proximité de Wallaceburg. Notre comité a été formé lors de la réunion spéciale du 24 juillet 1971.

Nous estimons que cette question relève à juste titre de la compétence de votre Comité parce que les cours d'eau mentionnés ci-dessus sont navigables. En tant que tels, ils doivent demeurer accessibles aux embarcations de tous genres et de toutes classes: bateaux, péniches, yachts, bateaux de plaisance et canots. Dans ces conditions, ces cours d'eau ainsi que leurs berges reçoivent toutes sortes d'embarcations pilotées par des capitaines et des navigateurs plus ou moins compétents. C'est pourquoi, dans bien des cas, les rives sont soumises à l'action de forces hydrauliques énormes suscitées par le sillage des divers bâtiments, lequel peut aller de la faible ondulation jusqu'à une vague de six pieds de haut. A ces forces destructives créées par l'homme vient s'ajouter le travail inlassable des éléments naturels: celui de l'érosion par les vents, l'eau et la glace, sauf lorsque les rivières sont gelées.

Permettez-nous de souligner quelques-uns des avantages commerciaux de la rivière. Vu qu'aucun chemin de fer ne



## [Text]

freighter. Some 4,800,000 bushels were moved in the 1971 shipping season. In addition, some 25,000 tons of stone were delivered through these waters.

It is our committee's opinion that we must have extensive and enduring bank protection as well as current and continuing logical controls on boating.

In the summer of 1971 we in the Wallaceburg area, and later those in the Chatham area, received national and international publicity when the constituents, farmers and river property owners put up signs saying "Yankee Go Home". Constituents were incensed at the continuing damage and the apathy of local groups, such as the Chamber of Commerce, municipal councils and the provincial and federal governments. It was a deplorable action, but when we analyse the neglect over 25 years we are forced to admit that it is understandable.

We bring this to your attention to indicate the need for some speedy and responsible action to protect arable farm lands and other properties. In 1968 some \$125,000 was spent in one area to repair the dykes and now, three years later, the erosion has destroyed this remedial work.

Preliminary studies have been made in one or two areas—Chatham and Dover Township in the vicinity of the Sutherland drain and on Walpole Island). We know that the necessary repairs constitute a multi-million dollar project. It is our belief that the riparian owners cannot and should not be expected to bear this cost alone. The benefits will be shared over a wide area and could increase our tourist industry.

• 1555

We submit that these navigable streams are highways for a specific type of traffic, they were built by nature at no monetary cost, and the major portion of the cost of maintenance is the responsibility of senior governments.

The wonderful natural resources with which this area has been endowed are now being endangered, we believe, by the action of the senior governments when they create new and additional recreation facilities without taking parallel action to protect the existing natural resources and the environmental balance.

We are aware that the action taken by the property owners last year damaged our tourist industry and seriously damaged our good neighbour relations with at least a segment of the United States populace. We know that the provincial and federal governments have had a multimillion dollar tourist promotion program for the area. We submit that if these particular water highways cannot, in their present state, carry the volume of traffic generated by these and other tourist promotion programs; then it is necessary to expend additional amounts of money to upgrade the water highways and protect the original investments for tourist promotion.

We recognize that your committee at this particular sitting are concerned with other transportation and communication problems, however, we respectfully request your indulgence to consider this brief at this time and place it on your agenda for action either at the moment or in the near future.

We request your advice as to what steps we can take in the future to gather information, or assist in your deliberations. We believe that the constituents and the various municipal councils are prepared to work with any group or authority which the government may designate to institute and carry out responsible, remedial action. We must again stress that some of this work is of an emergency

## [Interpretation]

dessert cette région, une partie appréciable des produits agricoles est acheminée par navire de charge. En 1971, on a transporté ainsi quelque 4,800,000 boisseaux. A ce chiffre, il faut ajouter 25,000 tonnes de pierre qui furent transportées de la même façon.

Notre comité est d'avis qu'il nous faut protéger les rives par des ouvrages solides et permanents tout en exerçant sur la navigation un contrôle raisonnable et suivi.

Au cours de l'été de 1971, la région de Wallaceburg et, plus tard, la région de Chatham, ont fait l'objet d'une publicité tant nationale qu'internationale lorsque la population les agriculteurs et les propriétaires riverains ont dressé des pancartes où pouvaient se lire les mots «Yankee Go Home». Les résidents étaient irrités par les dégâts continuels aussi bien que par l'apathie manifestée par les groupements régionaux, comme la Chambre de commerce, les conseils municipaux et le gouvernement fédéral et provinciaux. C'était une initiative déplorable, mais à bien considérer la négligence dont a fait preuve pendant vingt-cinq ans, nous sommes contraints d'admettre qu'elle était fort compréhensible.

Nous vous signalons cela pour montrer que des mesures rapides et appropriées s'imposent afin de protéger les terres arables et autres biens. En 1968, on a dépensé quelques \$125,000 dans une région pour y réparer les digues, et aujourd'hui, trois ans plus tard, l'érosion a complètement détruit ces ouvrages de protection.

Des études préliminaires ont été faites dans une ou deux régions, (Chatham et Dover Township, non loin du canal

Sutherland, et sur l'île Walpole). Nous savons que les travaux de réparation s'élèveront à plusieurs millions de dollars. Les propriétaires riverains ne peuvent pas et ne doivent pas à notre avis en supporter seuls le coût. Les avantages en seront répartis sur une vaste région et stimuleront notre industrie du tourisme.

Nous estimons que ces cours d'eau navigables sont autant de routes affectées à un trafic particulier, qu'elles ont été construites par la nature sans qu'il nous en coûte rien, et qu'il incombe aux échelons supérieurs de gouvernement d'en assurer en grande partie l'entretien.

Les merveilleuses ressources naturelles dont cette région a été dotées sont compromises, croyons nous, par les mesures prises en haut lieu qui visent à créer sans cesse de nouveaux terrains de loisirs sans pour autant veiller à préserver les ressources naturelles existantes et l'équilibre écologique.

Nous n'ignorons pas que l'initiative prise l'an passé par les propriétaires a nui à notre industrie touristique et sérieusement compromis l'harmonie de nos relations avec une partie de la population des États-Unis. Nous savons que les gouvernements des provinces et du pays ont dépensé plusieurs millions de dollars pour la promotion du tourisme dans la région. Nous prétendons que si les dits cours d'eau ne suffisent pas présentement au volume de circulation engendré par ces programmes de promotion touristique et autres, on doit alors consacrer des crédits supplémentaires à l'amélioration de ces voies navigables et à la protection des sommes investies initialement en vue de la promotion touristique.

Nous savons qu'au cours de la présente séance votre Comité s'intéressera plus particulièrement à d'autres aspects des transports et communications mais nous ne vous en demandons pas moins respectueusement d'étudier le présent mémoire en temps opportun et de prendre les

## [Texte]

nature and should be carried out in 1972, although some of it must of necessity be scheduled over a number of years.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Thank you very much. Mr. Danforth.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I want to express our appreciation for these gentlemen taking time out to come in and present this problem, which those of us locally know to be of major importance.

My questions, Mr. Chairman, will be to elicit further information for those Committee members, who perhaps are not as familiar with these conditions as those who live in this vicinity.

In a general way what is the proportion of damage between the actual weight damage on the shoreline, as compared to the natural ice and wind damage? Can you give us a general breakdown in the percentage?

**Mr. Duffus:** I did not know whether I should attempt that, Mr. Chairman, or not. Mr. Aarssen has been Commissioner of the Sutherland drain for many, many more years than I have been in Wallaceburg, perhaps he might care to present his opinion.

**Mr. A. Aarssen (Commissioner of the Sutherland Drainage Scheme):** Mr. Chairman and gentlemen, we have naturally been approached on this particular question at various times, and being a farmer I cannot speak as an engineer, but in the opinions that we have gathered by professional people—they may be a little conservative when we come to a final figure—we have been using the figure of 90-10.

**Mr. Danforth:** Which way?

**Mr. Aarssen:** Ten per cent natural erosion.

**Mr. Danforth:** And 90 per cent weight.

**Mr. Aarssen:** That is correct, sir. We have been able to come up with these figures because as we all know we have certain prevailing winds which create damage when they move water, and offside of the windward spots, the gentleman next to me will verify what I am saying, you will have far less than 10 per cent.

**Mr. Danforth:** My next question, Mr. Chairman, is one that I think the Committee members will find of interest. When you are talking about the necessary repairs to this river channel, I think it should be understood that some of the adjacent banks are lower than the actual water level in the river and in some instances they need embankment protection. In other instances there are drainage schemes that must be kept open and kept accessible, and they also have embankment protection. Can you give us some idea of the total length of the river and the number of what are considered to be trouble spots which will need mechanical reinforcement of some kind? I am sure we are all aware that the entire river does not need a new embankment on both sides, but there are some spots that are very precari-

## [Interprétation]

mesures qui s'imposent immédiatement ou dans un proche avenir.

Nous vous demandons de nous dire ce que nous pouvons faire à l'avenir pour nous renseigner ou pour vous aider dans vos délibérations. Les résidents et les divers conseils municipaux sont à notre avis, prêts à s'entendre avec tout groupe ou administration que le gouvernement voudra bien désigner pour concevoir et réaliser des mesures correctives sérieuses. Nous tenons à souligner à nouveau que certains de ces travaux sont urgents et devraient être accomplis en 1972, bien qu'une partie doive nécessairement en être échelonnée sur un certain nombre d'années.

**Le président suppléant (M. McNulty):** Merci beaucoup. La parole est à monsieur Danforth.

**M. Danforth:** Je voudrais tout d'abord dire à ces messieurs que nous apprécions vivement le fait qu'ils aient pris le temps de venir nous exposer ce problème dont l'importance est bien connue de tous les habitants de la région.

Mes questions viseront donc à faire ressortir d'autres renseignements à l'intention des membres du Comité qui ne sont peut-être pas aussi familiers avec cette situation que les membres qui demeurent dans la région.

D'une manière très générale, quelle est la proportion des dommages au rivage attribuables aux corps lourds, par rapport aux dommages naturels imputables à la glace et au vent? Pouvez-vous nous préciser le pourcentage?

**M. Duffus:** Je ne sais pas si je devrais essayer de répondre à cette question. Monsieur Aarssen a été Commissaire du canal de Sutherland depuis beaucoup plus d'années que je ne l'ai été à Wallaceburg. Il aimerait peut-être pouvoir donner son avis à ce sujet.

**M. A. Aarssen (Commissaire du canal de Sutherland):** On nous a déjà posé cette question à plusieurs reprises. Et puisque je suis un cultivateur, je ne peux parler à titre d'ingénieur. Les avis émis par certains experts sont un peu plus prudents quant au pourcentage définitif. Nous avons toujours parlé de 90 p. 100 et de 10 p. 100.

**M. Danforth:** Comment?

**M. Aarssen:** Dix p. 100 d'érosion naturelle.

**M. Danforth:** Et 90 p. 100 de l'érosion était attribuable aux corps lourds.

**M. Aarssen:** C'est exact. Nous avons pu établir ces pourcentages parce que nous savons tous que nous avons certains vents dominants qui entraînent des dégâts provoqués par le déplacement de l'eau, et du côté opposé aux endroits exposés au vent, comme mon confrère pourra le confirmer, il y a beaucoup moins que 10 p. 100 d'érosion naturelle.

**M. Danforth:** Les membres du Comité jugeront ma prochaine question assez intéressante. Quand vous parlez des réparations qu'il faut faire sur ce canal, je pense qu'il faut également comprendre qu'une partie des terrains adjacents sont en fait plus bas que le niveau de la rivière et qu'il faudra, dans certains cas, assurer leur protection par des digues. A certains endroits, il y a des tranchées d'écoulement des eaux qui doivent rester déblayées et accessibles; et il faut les protéger au moyen de remblais également. Pouvez-vous nous donner une idée de la longueur totale de la rivière ainsi que du nombre de brèches ou faudrait-il prévoir un dispositif de soutènement quelconque? S'il est certain qu'il n'est pas nécessaire de refaire les talus tout au long de la rivière et des deux côtés, il y a par



[Text]

ous. I think the Committee would be interested in knowing the degree or the amount of this.

• 1600

**Mr. Aarssen:** If I may answer, Mr. Duffus.

**Mr. Duffus:** Yes.

**Mr. Aarssen:** To refresh your memories, back in 1968 we had a disastrous flood that involved the drain that I represent as Commissioner. We were fortunate, thank God, that we had no loss of life, but it was a total disaster. It ran well into the millions. At that time we were faced with a circumstance where we were deluged, as we were last year, with crank calls from people saying, "Why did we not have this bank protection?" We had this bank protection then and we have it now, but we cannot financially continue the maintenance. I am speaking mainly of the southern drain, but I think I could stretch it to include the Fraser and the drains on both sides of the river. They are in the same position as we are. I think we can prove the physical damage to our particular drain. On a priority basis I would say that we have certain sections, as stated in the brief, that definitely need repair work in the year 1972. In fact, on my way here today I left instructions with a construction company to move in as soon as they can from where they are now working and do a patch-up job so that we will have something that is a little more permanent.

I am trying to impress on you the seriousness of this. There could be a freak of nature, and it happened last election day, if you will remember. We recorded 5.75 inches of rainfall within 18 hours. I kept a record of the rainfall. That was close to a disaster then. Our circumstances were, you must understand, that we had just rebuilt the dykes, so our dykes were in A-1 shape.

If that were to happen now, I would say that it would not only be a total disaster for the people in the agriculture end of it but it would also be a disaster as far as homes are concerned. There are over 400 homes in this scheme and I can assure you that the people who live in those homes will have wet feet when they go down to their basements. Also, there are 11 industries in that pumping scheme and there are 17 places of business. The press sometimes gets a bit lost because they are unaware of the facts and they make statements that there are a few farmers complaining. Let me assure you, gentlemen, that this is bigger than they think. Thank you.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, for the information of the Committee may I ask for a brief description of a drain. How much acreage in land is involved? I know the witness mentioned the homes and the businesses, and one thing and another, but perhaps we are not aware that there are tracts of land that are protected by dykes and we want to know the reason for this protection and what is meant by a drain or a drainage scheme.

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, maybe I could answer that question. Mr. Aarssen can perhaps correct me if I am wrong on some of the points.

As I understand it, a drainage scheme is an area that has a common gathering basin and outlet. It might be 10 square miles or it might be 50 square miles, something like that. Some of them have drains, as they are called, and from a tile drainage point of view these are ditches that were dug to take the surface water away after the five inches of rainfall.

[Interpretation]

contre des endroits où un danger existe. Les membres du Comité aimeraient avoir une idée de la situation.

**M. Aarssen:** Vous me permettez de répondre, monsieur Duffus

**M. Duffus:** Certainement.

**M. Aarssen:** Il faut remonter à l'inondation désastreuse de 1968 où le canal dont j'ai la charge en tant que commissaire était impliqué. Heureusement il n'y a pas eu de morts; cependant, les dommages matériels ont été élevés, ils ont atteint plusieurs millions de dollars. A cette époque, comme l'année dernière, d'ailleurs, nous avons été submergés d'appels nous demandant pourquoi on n'avait pas édifié de talus. Or, les talus existaient à ce moment-là et ils existent toujours; le problème, c'est que l'on ne peut continuer à les entretenir. C'est vrai surtout pour le canal Sud mais je suppose qu'on pourrait dire la même chose du cours d'eau Fraser ainsi que des canaux creusés des deux côtés de la rivière. La situation est la même à ces endroits, mais, dans notre cas, nous ne pouvons prouver qu'il y a eu des dommages réels à notre dispositif. Comme nous l'indiquons dans notre mémoire, il est urgent qu'on répare certains tronçons au cours de l'année 1972. En fait, avant mon départ du bureau aujourd'hui, j'ai donné ordre qu'on demande à un entrepreneur qui effectue actuellement certains travaux pour nous de se rendre au plus tôt à ces endroits et de veiller au plus pressant.

J'essaie de vous faire voir jusqu'à quel point la situation est grave. Il pourrait à tout moment se produire un incident du genre de celui qui est survenu le jour des dernières élections, si vous vous souvenez bien. Il était tombé 5.75 pouces de pluie en 18 heures. Je l'ai noté. C'est tout juste si on est parvenu à éviter le désastre à ce moment-là. Je vous signale cependant qu'on venait juste de refaire les barrages à ce moment; ils étaient donc en parfait état.

Si la même chose devait se produire maintenant, la situation serait désastreuse non seulement pour les agriculteurs, mais pour tous les propriétaires. Plus de 400 habitations sont directement menacées, et je puis vous assurer qu'il pourrait y avoir pas mal d'eau dans les sous-sols s'il fallait qu'un malheur arrive. Il y a également 11 industries et 17 maisons d'affaires dans ce secteur. On ne peut se fier aux journalistes; ils ne sont pas au courant de la situation lorsqu'ils déclarent qu'il y a seulement quelques cultivateurs qui se plaignent. Je puis vous assurer, moi, que le problème a pris beaucoup plus d'ampleur. Je vous remercie.

**M. Danforth:** Monsieur le président, il serait peut-être utile qu'on nous dise exactement en quoi consiste un canal d'écoulement des eaux. Quelle superficie est visée? Le témoin a parlé d'habitations, d'entreprises, qui sont menacées; quant à nous, nous ne savons pas au juste quelles sont les terres qui sont protégées par les barrages. Nous voulons savoir pourquoi on a construit ces barrages et creusé ces canaux d'écoulement.

**M. Duffus:** Je puis essayer d'y répondre. M. Aarssen pourra me reprendre au besoin.

Si je comprends bien, il s'agit d'un dispositif qui doit recueillir les eaux et les évacuer. Il peut occuper une superficie de 10 milles carrés ou même de 50 milles carrés. Certains de ces dispositifs comportent des canaux creusés spécialement pour recueillir les eaux superficielles et les évacuer après une précipitation de 5 pouces de pluie.

Les dispositif Sutherland protège 2,300 à 2,500 acres dont la plus grande partie se trouve malheureusement

[Texte]

• 1605

In the Sutherland Drainage Scheme I gather there are some 2,300 or 2,500 acres and unfortunately the great portion is below the level of the water in the Sydenham River at the moment, the Sydenham or Snye River, depending on where it sits. If the dykes were breached and not repaired immediately this portion could be flooded to some extent. Does that answer your question?

**Mr. Danforth:** Yes, Mr. Chairman. I will pass on the first round and let someone else ask questions.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** I would like to go a step further than Mr. Danforth did when he asked about the—maybe I can put it a little different so that it brings out the magnitude of the problem that we have here, if I may, Mr. Chairman.

How many miles of shoreline are involved in this protective dyke work that is endangered? How many miles? I want the Committee to have the full impact of the magnitude of this thing, Mr. Chairman and Mr. Aarssen.

**Mr. Aarssen:** It is hard to explain. I could not give you a figure, Mr. McCutcheon. I can only speak of our own. I know definitely what we have. Unfortunately we have five miles on the particular drainage scheme that I am Commissioner of, but we also have sections on the other side of the river that go right from the town limits of Wallaceburg out to what we call the Canoe Cut. On the other side of the river, on the reverse side of the island, we have two peculiarities there: we have land that is drained but we also have land that is duck hunting land where they pump the water in and so forth.

**Mr. McCutcheon:** That is right.

**Mr. Aarssen:** It does not make any difference, it is still the same type of system. As a rough guess and using both sides of the river you must have at least 14 to 15 miles on the East passage side of the Chenal Ecarté. I will try to be as modest as I can as far as the mileage is concerned.

On the Johnston Channel we have the same circumstances and ...

**Mr. McCutcheon:** Would it be fair, Mr. Aarssen, to suggest 25 miles?

**Mr. Aarssen:** I would say approximately 30 miles ...

**Mr. McCutcheon:** Thirty miles.

**Mr. Aarssen:** ... if we include, and as members of an action committee we must speak of these people, Gordon could do this better because in the Bassett there are dykes protecting this particular ...

**Mr. Gordon Isaacs (Work Department, Walpole Island Council):** There are close to 32 miles on our side and about 5 or 6 miles in pretty bad shape.

**Mr. McCutcheon:** From the brief, which I congratulate you on, I took an indication of some emergency work that must be done right away. Probably we are talking about as much as 20 per cent of this thing.

**Mr. Aarssen:** Mr. McCutcheon, McGeorge and Barry, a qualified engineering firm do the work for Chatham Township. A delegation of us spent a day with Mr. McGeorge and other officials and he came up with an estimate on our particular circumstances alone, which have deteriorated badly in the last six months since the winter frost have taken these dykes and they have just deteriorated some more, a figure of \$400,000 just to rip that dangerous area in the Sutherland drain.

[Interprétation]

sous les niveaux des rivières Sydenham ou Snye, selon le cas. S'il y avait des brèches et si elles n'étaient pas réparées immédiatement, toute cette partie pourrait être inondée. Est-ce que cela répond à votre question?

**M. Danforth:** C'est parfait. Je cède mon tour à quelqu'un d'autre.

**Le président suppléant (M. McNulty):** Monsieur McCutcheon.

**M. McCutcheon:** Je vais poursuivre dans la même veine, mais tenter d'aller un peu plus loin. Je vais essayer de faire ressortir toute l'ampleur du problème, si je puis dire, monsieur le président.

Combien de milles de berge sont menacés actuellement? Que protègent ces digues exactement? J'aimerais que le comité puisse voir jusqu'à quel point il y a danger.

**M. Aarssen:** Malheureusement, je ne puis vous citer les chiffres exacts, monsieur McCutcheon. Je sais quelle est la situation chez nous. En tant que commissaire, je suis chargé quant à moi d'un tronçon de cinq milles; il y a cependant d'autres sections du côté opposé de la rivière qui s'étendent des limites de la municipalité de Wallaceburg jusqu'à ce que nous appelons Canoe Cut. De l'autre côté de la rivière, du côté de l'île où se trouve la réserve, la situation n'est pas la même; certaines terres sont protégées par des canaux d'écoulement, d'autres sont propres pour la chasse aux canards, et on y pompe de l'eau.

**M. McCutcheon:** Je comprends.

**M. Aarssen:** Le dispositif cependant est à peu près le même. De prime abord et en comptant les deux côtés de la rivière, je dirais qu'il y a au moins quatorze ou quinze milles du côté est du Chenal Ecarté. J'essaie de ne pas grossir les chiffres.

C'est la même chose pour le chenal Johnston ou ...

**M. McCutcheon:** En somme, on pourrait parler d'une étendue de vingt-cinq milles, monsieur Aarssen?

**M. Aarssen:** Et même de trente milles ...

**M. McCutcheon:** De trente milles, dites-vous?

**M. Aarssen:** ... Si l'on inclut et nous devons les inclure puisque nous parlons en leur nom, Gordon est mieux placé que moi pour en parler, puisque le dispositif Bassett comprend des barrages qui protègent ces endroits, ...

**M. Gordon Isaacs (Voirie, Conseil de Walpole Island):** Il y a trente-deux milles de notre côté, dont cinq ou six milles sont en très mauvais état.

**M. McCutcheon:** Votre mémoire, dont je vous félicite, soit dit en passant, indique qu'il est urgent de procéder à certains travaux. Si je comprends bien, c'est à peu près 20 p. 100 de vos digues qui sont menacées.

**M. Aarssen:** Le bureau d'ingénieurs McGeorge and Barry est au service de la municipalité de Chatham. Un certain nombre d'entre nous avons rencontré M. McGeorge; il estime que dans notre cas seulement, par suite des dommages causés à la digue par le gel au cours des derniers six mois, la situation s'est vraiment détériorée rapidement; il faut compter \$400,000 pour remettre en état seulement la partie exposée du canal Sutherland.



[Text]

**Mr. McCutcheon:** May I just go one step further? How much of this is navigable and under the jurisdiction of the federal Department of Transport?

**Mr. Aarssen:** It is approximately eight miles from the mouth of the river to Wallaceburg. Unless I am wrong and I am not aware of this, I am not a professional, we have a swing bridge at Tupperville and the Sydenham River is navigable above Wallaceburg.

**Mr. McCutcheon:** The head of navigation as I understand it is at Dresden, at the bridge.

**Mr. Aarssen:** Right.

• 1610

**Mr. McCutcheon:** The thing is, Mr. Whelan and I were discussing beach protection on the St. Clair from Sarnia down, and on the Detroit River, where there is provision under the federal government, whereby the Department of Transport have done certain things and are prepared to do certain things but they have to prove—and Mr. Whelan, perhaps, will correct me if I am wrong on this—that the damage is caused more or less by commercial shipping.

There is a survey and a bridge schedule laid out by the Department of Transport covering the St. Clair and the Detroit but it does not include, as near as I can gather, the Snye or Chenal Ecarté and the Sydenham on the same basis. I know no reference was made to this but there is a fair bit of commercial traffic that goes up that river, is there not?

**Mr. Aarssen:** Definitely, definitely.

**Mr. McCutcheon:** Perhaps what we should take from this is a recommendation that the Department might consider the Snye and the Sydenham on the same basis as consideration was given to the Seaway, the St. Clair and the Detroit.

We have eight miles of navigable, and we have many more miles that are navigable for pleasure craft, etc. I would like to ask one more question here. Let us take the Sydenham River, and we have the same problem on the Thames and around Dover Township. Is that not a river authority?

**Mr. Duffus:** I would like to answer that, if I might, Mr. Chairman. The Sydenham valley authority is similar to the lower Thames valley authority or the upper Thames valley authority. There are 37 authorities in the province, I understand, but the Sydenham valley authority comes down and takes in one bank of the Sutherland drain. It does not take the whole thing in.

To give the Committee some idea of the split of authority here: there is one town, three townships, two counties, both federal and provincial governments involved. This is one reason I think why it was ignored. The situation last July was explosive, to say the least. I happened to chair the meeting, that is why I am here today.

It was difficult to get any sense because each one, when asked what is critical here, when we were asked where we need speed limits, it was the whole river. The boaters do not agree with this.

The situation is this, that we are inviting pleasure craft here; we are inviting tourists; and if we send them home onto their rivers, they are going to stay home in their cars, with their factories and their investment. Some people seem to question foreign investors but unless we are ready to save ourselves, we are going to need the foreign investors.

[Interpretation]

**M. McCutcheon:** Allons plus loin encore. Quelle partie de ces cours d'eau est navigable et donc sous la juridiction fédérale des transports?

**M. Aarssen:** Environ huit milles de l'embouchure de la rivière à Wallaceburg. Je peux me tromper, ce n'est pas mon domaine, mais je pense qu'il y a un pont tournant à Tupperville et que la rivière Sydenham est navigable en amont de Wallaceburg.

**M. McCutcheon:** La fin de la partie navigable est au pont de Dresden.

**M. Aarssen:** En effet.

**M. McCutcheon:** Le fait est que M. Whelan et moi-même discutons de la protection des plages de la rivière St. Clair vers l'aval, à partir de Sarnia, et sur la rivière Détroit, et il existe des dispositions du gouvernement fédéral selon lesquelles le ministère des Transports doit agir, et il a d'ailleurs déjà fait certaines choses mais, et j'aimerais que M. Whelan me corrige si je fais erreur, je crois qu'il faut faire la preuve que les dommages sont causés plus ou moins par le transport commercial.

Le ministère des Transports a préparé un programme d'études et de construction de ponts pour les rivières St. Clair et Détroit, mais pour autant que je puisse le deviner, la Snye ou le chenal Ecarté et la Sydenham ne sont pas mises sur le même pied. Je sais que l'on n'en a pas parlé, mais il y a une circulation commerciale assez importante qui se fait sur cette rivière, n'est-ce pas?

**M. Aarssen:** Oui, certainement.

**M. McCutcheon:** Il faudrait peut-être une recommandation portant que le ministère mette la Snye et la Sydenham sur le même pied que la Voie maritime, la rivière St. Clair et la rivière Détroit.

Nous avons huit milles de voie navigable, et il y a encore plusieurs milles qui peuvent être parcourus par des bateaux de plaisance, etc. J'aimerais poser une autre question. Le même problème existe sur la rivière Sydenham, et également sur la Thames et autour de Dover. N'y a-t-il pas là une administration fluviale?

**M. Duffus:** J'aimerais répondre à cette question, si vous le permettez, monsieur le président. L'administration de la vallée de la Sydenham est semblable à celle de la basse vallée du Thames ou de la haute vallée du Thames. Il y a 37 administrations dans la province, je crois, mais celle de la vallée de la Sydenham s'étend plus bas et comprend l'une des rives du canal Sutherland. Elle ne comprend pas tout le canal.

Pour donner aux membres du Comité une idée de la répartition des compétences, je puis dire qu'il y a une ville, trois cantons, deux comtés, et que les gouvernements fédéral et provincial sont impliqués. C'est l'une des raisons pour lesquelles cette situation a été ignorée, je crois. En juillet dernier, la situation était explosive pour ne pas dire plus. Je présidais la réunion, et c'est pourquoi je suis ici aujourd'hui.

Il était difficile de clarifier la question, car lorsque quelqu'un demandait quel était le problème critique, et où il faudrait des limites de vitesse, on disait que c'était sur toute la rivière. Les propriétaires de bateaux ne sont pas d'accord à ce sujet.

Voici la situation: nous invitons les bateaux de plaisance, nous invitons les touristes, et si nous les renvoyons sur leurs propres rivières, ils resteront chez eux avec leurs

## [Texte]

Some people seem to think that because the water was there, then they have the right to do what they please on it. It was not just American boaters: some of our Canadian boaters, some of our Wallaceburg boaters, were the worst offenders.

Yet this should be said. We were invited to go to St. Clair, Michigan, and I got what I thought was an excellent reception from them. They have indicated that they would co-operate with us; they indicated that as they had controls over there, then put them on over here.

We have some 80 miles of waterways out of Wallaceburg that can be travelled. You can go out by boat, travel 80 miles of shoreline and not pass the same shoreline twice. So that if you restrict one area, they move to the next one: if you put the restrictions on the Chenal Ecarte and the Sydenham, they move over to Johnston Channel. My friend Gordon Isaacs had got both sides there. It is perhaps the lower delta and the South Detroit. So I do not think you can ignore it.

There are critical areas. The other day when the provincial committee was down in this area, we got them up and look over it with us. We saw banks or dykes that were 20 feet wide three years ago which are now down to three to five feet. This is the first time I had been out to see that particular spot on the southern bank.

• 1615

I have a question here. Is the Committee completely aware of the explosiveness of the situation? I have been told by people—I suspect that a gun was taken away from a property owner last year. The week before last there were some 20 boats in and, believe it or not, five boats were going out—five abreast.

**Mr. McCutcheon:** In a channel how wide?

**Mr. Duffus:** The channel I guess might be 200 to 300 feet wide, very sharp hooks on the shore, and up to 21 feet deep. There are some people, just as there are in all walks of life, who seem to think it is fine to restrict others but not themselves.

If I might refer to the last commission to make a point here, somebody asked if they had any opinion about cleaning the trains and they said to put on more people. My immediate reaction is that the people who ride the trains do not make as much mess, and the same thing holds on the boats in the rivers. We have to learn that we must respect other people's rights and our environment. I do not know whether I have contributed anything, sir. I hope so.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Thank you, Mr. Duffus. Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I would like to ask the witness if the federal government has spent any significant amount of money over the years to remedy the circumstances you have related in your brief. Has there been any advance or any subsidy or money spent on this?

**Mr. Aarsen:** Not directly, sir. This last construction job of \$125,000 we did in 1968 in that area was on a grant basis of one third grant from the provincial government, one third grant through ARDA, and we picked up the balance.

## [Interprétation]

voitures, leurs usines et leur argent. Certains semblent s'opposer à ce que nous attirions les investisseurs étrangers, mais à moins d'être prêts à nous sauver nous-mêmes, nous aurons besoin de ces investisseurs étrangers.

Certains semblent penser que parce que les eaux sont là, ils ont le droit d'y faire ce qui leur plaît. Ce n'étaient pas seulement des Américains, mais également des Canadiens, et même des propriétaires de bateaux de Wallaceburg, qui étaient les pires contrevenants.

Cependant, il faut dire ceci. On nous a invités à aller à St. Clair, au Michigan, et je crois que nous avons été très bien reçus. On nous a assurés d'une certaine collaboration, on nous a dit que les contrôles qui étaient exercés là-bas pourraient l'être ici.

Nous avons quelque 80 milles de cours d'eaux navigables à partir de Wallaceburg. on peut partir en bateau, voyager le long de la rive sur une distance de 80 milles sans avoir à passer deux fois au même endroit. Par conséquent, si l'on impose des limites dans un secteur, les gens iront dans le secteur suivant; si l'on impose des limites par exemple sur le chenal Ecarte et sur la Sydenham, les gens iront sur le canal Johnson. Mon ami Gordon Isaacs est responsable des deux rives là-bas. C'est peut-être la partie inférieure du delta et la partie sud de la rivière Détroit. Par conséquent, je ne crois pas que l'on puisse négliger cette région.

Il s'agit là de secteurs importants. L'autre jour, alors que le Comité provincial était dans la région, nous sommes allés sur les lieux. Il y a trois ans ces digues avaient 20 pieds de largeur alors que maintenant elles ont de trois à cinq pieds. C'était la première fois que j'allais à cet endroit.

J'ai une question. Le Comité se rend-il compte du caractère explosif de la situation? On m'a dit—on a dû saisir l'arme à feu d'un propriétaire de terrain l'an dernier. Une semaine auparavant il y avait environ 20 embarcations, et croyez-le ou non il y en avait cinq de front.

**Mr. McCutcheon:** Quelle est la largeur du chenal?

**Mr. Duffus:** Il a de 200 à 300 pieds de largeur, et 21 pieds de profondeur. Il y a des gens qui croient que c'est bien d'empêcher les autres, mais pas eux.

Si je peux me reporter à la dernière commission, quelqu'un avait demandé si l'on avait songé à nettoyer les trains, et l'on avait répondu qu'on allait employer plus de gens. Je ne pense pas que ceux qui voyage par train salissent tout sur leur passage, et la même chose s'applique aux bateaux sur la rivière. Il faut apprendre à respecter les autres ainsi que notre entourage. Je ne sais pas si je vous ai apporté quelque chose. Je l'espère.

**Le président suppléant (M. McNulty):** Merci Monsieur Duffus. Monsieur Noble.

**Mr. Noble:** Monsieur le président, je voudrais demander au témoin si le gouvernement fédéral a tenté de remédier à la situation en versant certaines subventions.

**Mr. Aarsen:** Pas directement, monsieur. En 1968, nous avons eu besoin de \$125,000. Le gouvernement fédéral nous a versé une subvention égale à un tiers du montant, ARDA nous a donné un autre tiers, et nous avons contribué le reste.



[Text]

**Mr. Noble:** Specifically what action has the government taken that you describe as additional recreational facilities and which you claim add to your difficulties?

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, there is the multimillion dollar program that is beamed to the Michigan boaters and tourists who come to Ontario. It is on American TV which we pick up here two, three and four times a day.

**Mr. Noble:** You mention a multimillion dollar tourist promotion program for the area. Do you have a suggestion to make as to what should be done so that you might benefit from the potential possibility? And has any estimate been made of the cost of the work necessary to satisfy the people of the area who are involved? You say you want the work done. Have you any idea what it is going to cost and what you might receive by way of benefits? You talk about multimillion dollars. It seems to me that you figure that if this is brought up to the specifications you have in mind, you are going to make a lot of money. Is this right?

**Mr. Duffus:** I do not know who might make the money, Mr. Chairman. I think the province would. The provincial promotion land between the lakes last year was what I was referring to here. The Mitchells Bay marina is being developed this year. There is some discussion and sincere hope in the county and in Wallaceburg that the settlement can be restored, including a drainage scheme. Many people indicate that this is a natural place to have a Canadian drainage scheme, museum, or whatever you have; some artifacts are already available. There is some promotion now to put a dam on the north banks of the Sydenham to create a recreational area as well as protection for Wallaceburg, with an outlet or canal behind that dam to the St. Clair River so that the flood runoff could be siphoned off into the St. Clair. All of these create a terrific potential in this area which I think many of the residents, even in Wallaceburg, still do not recognize.

• 1620

**Mr. Noble:** I had in mind to ask you whether the local municipalities had spent any money on improving or in any way retaining the facilities at the location. Have the towns or townships involved done anything?

**Mr. Duffus:** Yes. Each year as well as major changes, as I say, in 1958 or 1968, they are continuously spending thousands of dollars. Engineer McGeorge spoke of the escalation of the cost to the townships. It has gone up several times. The Thames River people indicated the high increase in cost compared to what it was four or five or six years ago. At one time it was possible to maintain protection by assessing the river owners. I think now it has to be spread on a broader base. The answer is yes, thousands of dollars a year.

**Mr. Noble:** Maybe Mr. McCutcheon has already told me about this but I will ask you anyway. Do tourists travel up the river on sightseeing trips or fishing or water skiing or water recreation? Do you have Americans come over and use this area or do the local people use it, or who is it causes the difficulties there? You say you have these sort of tidal waves as high as six feet. Is this done from the traffic on the lake? What creates this trouble?

[Interpretation]

**M. Noble:** Quelles dispositions le gouvernement a-t-il prises en ce qui concerne ce que vous appelez les aménagements récréatifs additionnels, et qui semble vous avoir causé des ennuis?

**M. Duffus:** Monsieur le président, il y a une campagne publicitaire de plusieurs millions de dollars à l'intention des navigateurs de plaisance sur le Michigan et pour les touristes qui viennent en Ontario. On la voit deux, trois ou quatre fois par jour sur les chaînes de télévision américaines.

**M. Noble:** Vous parlez de plusieurs millions de dollars afin de promouvoir l'industrie touristique dans la région. Avez-vous une suggestion sur ce qu'il faudrait faire pour retirer des avantages de l'offre de touristes? Combien coûteront les travaux nécessaires pour satisfaire les gens de la région? Vous voulez que le travail soit fait. Avez-vous une idée de ce que cela vous coûtera et des bénéfices que vous allez en tirer? Vous parlez de plusieurs millions de dollars. Il me semble donc que si tout va bien, vous gagnerez beaucoup d'argent. Est-ce exact?

**M. Duffus:** Je ne sais pas, monsieur le président, qui va gagner de l'argent. Ce sera sans doute la province. C'est à la campagne publicitaire en faveur de la région entre les lacs que je faisais allusion. Cette année, on aménage le port de plaisance de Mitchell's Bay. On espère beaucoup, surtout dans le comté et à Wallaceburg, qu'il sera possible de retrouver l'ancienne colonie et de réaliser un système de drainage, plus un musée ou autre chose. Il est aussi question d'ériger un barrage au nord de Sydenham et de créer ainsi un centre récréatif en même temps qu'une protection pour Wallaceburg; il y aurait un canal derrière qui conduirait les eaux de crue vers la rivière St. Clair. Tout cela donnerait un potentiel énorme à la région, même si de nombreux habitants, même à Wallaceburg, ne s'en rendent toujours pas compte.

**M. Noble:** Je voulais vous demander si les municipalités de l'endroit avaient consacré certaines sommes d'argent à améliorer ou du moins conserver les installations existantes. Est-ce que les villes ou les villages concernés ont fait quelque chose à ce sujet?

**M. Duffus:** Oui. Chaque année, en plus des changements importants, comme en 1958 et 1968, on dépense des milliers de dollars dans ce but. L'ingénieur McGeorge a mentionné plusieurs fois l'augmentation de ces coûts et les gens de River Thames ont souligné l'énorme différence entre ce qu'il en coûtait il y a cinq ou six ans et ce qu'il en coûte aujourd'hui. Autrefois, il était possible d'assurer cette protection en répartissant les frais entre les propriétaires de rivières, aujourd'hui on a dû répartir ces coûts sur une beaucoup plus grande partie de la population, et il en coûte des milliers de dollars par an.

**M. Noble:** Même si M. McCutcheon m'en a parlé, je vais vous poser la question tout de même. Est-ce que les touristes vont sur la rivière en croisière, pour pêcher, faire du ski nautique ou pour toute autre raison? Est-ce que ce sont des Américains ou des habitants de la région qui se servent de la Rivière? Qui est la cause des problèmes que vous rencontrez? Vous dites que vous avez des vagues de six pieds de haut; qui cause ces vagues? Est-ce que c'est dû à la circulation des bateaux sur le lac?

## [Texte]

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, I do not know just how to answer. First of all, I have heard that a tourist is anybody who travels over 10 miles to visit your community. We have a lot of tourists, both American and Canadian, and I have been told there are as many as 800,000 boats within 36 miles of us—that is in the Detroit area. They enjoy coming over there. They have told us that they enjoy coming over to visit us. It gets them away from their own environment and they enjoy the hospitality there. As to who is creating the damage or hazard, you probably could ask 10 people and get 10 different answers. I think this year, from the notices that were sent out by the district commander in Michigan, I would have to say that in my opinion, the Americans at least initially were obeying the speed laws or the weight control better than before. But with local Canadians ignoring them, I would not think they would be restricted long because this is just natural human reaction if somebody else is not going to be restricted and they are complaining about us doing the damage.

We received a letter from an irate boater last year who described the situation, and he was passed by a local boat sufficient to rock his cruiser and his friend's cruiser. He said they are not small—one is 38 and the other is 36 feet. It threw things around on the deck. He said: We continued at our pace and a few miles downstream this same Canadian boat was docked. Now the adults and children were out on the dock and as we went by they said, "Yankee, go home". That is really good public relations.

**Mr. Noble:** I was going to ask you, why they would say this but now you have explained it, I do not need to ask you that.

What is the possibility of our Canadian people benefiting from the American tourists who come over. How would you benefit, lend your boats to them or what are the possibilities?

**Mr. Duffus:** I guess it depends what hat you wear. At the moment I will put on the hat of the President of the Chamber of Commerce local in Wallaceburg. The merchants who are represented by that Chamber claim that they get substantial returns. I do not have figures for them. We have one industry in Wallaceburg that is there because the vice-president of an American company was treated royally in Wallaceburg and he thought it would be a nice place to have a plant.

**Mr. Noble:** My last question, Mr. Chairman, concerns what might be the commercial use of the river. Is it used for carrying freight or any other cargo? Is it used for transportation systems?

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, it is the largest inland port of the Great Lakes system, because we are some seven miles upstream from the mouth of the river. The primary cargo now, as I said earlier in the brief, is agricultural products going out by boat, and this is two to three boats every two weeks, and stone coming in. It used to be a lumbering and coal port, with transportation out for overseas shipments of cars, automobiles, trucks and so forth.

• 1625

**Mr. Noble:** This means that lake freighters can go eight miles up this river.

## [Interprétation]

**M. Duffus:** Monsieur le président, je ne sais pas comment répondre à ces questions. En premier lieu, un touriste est par définition une personne qui parcourt plus d'une dizaine de milles pour visiter votre localité. Nous avons beaucoup de touristes canadiens et américains et quelquefois, à ce qu'on m'a dit, il y a jusqu'à 800,000 bateaux dans un rayon de 36 milles autour de notre localité, c'est-à-dire, dans la région de Détroit. Les touristes nous ont fait part de leur joie de pouvoir venir en cet endroit, de sortir un peu de leur milieu et de profiter de notre hospitalité. Si vous interrogiez 10 personnes sur l'origine des dommages et des risques, vous auriez probablement 10 réponses différentes. Si j'en crois le rapport du responsable du district de Michigan, je crois que les Américains, au début, ont respecté les limites de vitesse et de poids autorisés; mais comme les Canadiens ne les ont pas respectées, les Américains ont cessé, par un réflexe naturel, d'observer les lois.

Nous avons reçu l'année dernière, une lettre d'un propriétaire de bateau, dans laquelle il nous décrit la situation, sans cacher son irritation. Il déclare avoir été dépassé par un bateau qui a fait tangué son propre bateau et celui de son ami en même temps. Et pourtant ce sont des bateaux qui ont respectivement 36 et 38 pieds de long. Le tangage a tout éparpillé sur le pont. Il dit: «Nous avons continué à la même vitesse et à quelques milles plus bas, j'ai vu le bateau canadien ancré au port; comme nous passions il nous ont crié «Yankee go home!» N'est-ce pas un exemple édifiant de bonnes relations publiques.

**M. Noble:** J'allais vous demander pourquoi ils avaient crié cela mais comme vous l'avez expliqué; je n'en vois plus la nécessité.

Comment les Canadiens peuvent-ils tirer un bénéfice quelconque des touristes américains. Quelles sont les possibilités d'un tourisme rentable, prêter les bateaux?

**M. Duffus:** Tout dépend qui vous êtes. Pour les besoins de la cause, je vais me mettre à la place du président de la chambre de commerce de Wallaceburg. Les marchands locaux qui sont représentés par la chambre déclarent qu'ils veulent des gains substantiels en retour de leur participation. Je ne peux fournir de chiffres au sujet de l'apport du tourisme mais je sais que le Vice-Président d'une société américaine, parce qu'il a été traité royalement chez nous, a décidé que l'endroit était tout indiqué pour installer une usine.

**M. Noble:** Monsieur le président, la rivière a-t-elle un rôle commercial? Y transporte-t-on du fret ou de la marchandise quelconque? En d'autres termes, est-ce qu'on s'en sert comme moyen de transport?

**M. Duffus:** Monsieur le président, c'est le plus grand port situé à l'intérieur des terres de tout les Grands Lacs: les quais sont situés à sept milles en amont de la rivière. Le transport maritime concerne essentiellement les produits agricoles, qui, comme je l'ai dit dans le mémoire, partent de chez nous parfois au rythme de trois bateaux par quinzaine. Autrefois, c'était un port d'où on expédiait outremer du bois, du charbon, des autos, des camions.

**M. Noble:** Les navires peuvent donc aller jusqu'à 8 milles en amont de la rivière?



**[Text]**

**Mr. Duffus:** Lake freighters come up, load 133 thousand bushels of grain, and move out three times every two weeks during the summer.

**Mr. Noble:** That is all I have to ask, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Thank you, Mr. Chairman. I will continue on the same line.

You mention that eight miles upstream is navigable from Wallaceburg.

**Mr. Duffus:** To Wallaceburg. Both ways.

**Mr. Rock:** You mean from Lake St. Clair to Wallaceburg is eight miles. Is this the portion you are interested in, and not beyond Wallaceburg? I have a map here and your river goes right up to . . .

**Mr. Duffus:** Here is the waterway we are talking about. From there up to Wallaceburg and down through here. This is also navigable up to here, but it is not used any more.

**Mr. Rock:** Why is that section from Wallaceburg east not used any more?

**Mr. Duffus:** I would say it is because of the changing conditions of habits, ecology, environment and everything else, the same as the changing situation in railroads you were discussing earlier.

**Mr. Rock:** Is most of the erosion caused mainly by pleasure craft and barges, or by natural causes like wind, waves, etcetera?

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, I suggest that that was answered earlier by Mr. Aarssen. Ninety per cent is assessed to pleasure craft, and 10 per cent to natural causes.

**Mr. Rock:** You are aware that in navigable waters, ships including pleasure craft are restricted to certain speeds in areas where there is possible danger of erosion of shores, including even the canal system. Ships cannot go at the same speed as they would in Lake Superior or in Lake Erie. They will not be doing 10 and 12 knots. They may be reduced to two, three or four knots going through canals. I am not sure exactly what the speed limit is, but they are restricted to certain speeds, not only in canals that are man-made but also in areas where ships or pleasure craft go through areas where they are close to shore. They would be restricted if these waves caused erosion.

Have you ever asked the Department of Transport to bring in restrictions in that area so pleasure craft and barges will not go beyond a speed that would cause erosion of shores?

**Mr. Aarssen:** I have a brief here that was presented. I will give you the names that are on this particular brief. The question you ask is contained in here. I will read it, if you like.

This brief went to the federal Department of Public Works, the federal Department of Transport, the Ontario Department of Municipal Affairs, Mr. Ernest Campbell, M.P., Lambton-Kent, at that time, Mr. Blake Huffman, M.P., West Kent, the Dover Township Council, the Chatham Township Council, Mr. David Ross, Sarnia Harbour

**[Interpretation]**

**M. Duffus:** Les navires des Grands Lacs remontent la rivière avec 133,000 boisseaux de grains trois fois par quinzaine durant les mois d'été.

**M. Noble:** C'est tout ce que je voulais savoir, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. McNulty):** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Merci monsieur le président. Toujours à ce propos.

Vous avez dit que la rivière est navigable sur 8 milles en amont de Wallaceburg.

**M. Duffus:** En effet, dans les deux sens.

**M. Rock:** Vous dites qu'il y a 8 milles du lac St. Clair à Wallaceburg. Est-ce l'endroit dont vous parlez? J'ai la carte ici, et votre rivière va de . . .

**M. Duffus:** Voilà la voie navigable dont nous parlons. C'est navigable d'ici à Wallaceburg et jusqu'en bas, ici. On peut se rendre un peu plus loin, mais on ne se sert plus de ce tronçon aujourd'hui.

**M. Rock:** Pourquoi ne se sert-on plus de cette partie de la rivière, à partir de Wallaceburg Est?

**M. Duffus:** Les habitudes changent l'écologie, milieu et bien d'autres choses au même titre que ce dont vous avez parlé à propos des chemins de fer tout à l'heure.

**M. Roch:** Est-ce que l'érosion est due surtout aux bateaux de plaisance et aux péniches ou provient-elle de cause naturelles, comme le vent, les vagues, etc. . .

**M. Duffus:** Monsieur le président, je crois que M. Aarssen a répondu à cette question; 90 p. 100 de l'érosion est due aux bateaux de plaisance et 10 p. 100 à des causes naturelles.

**M. Rock:** Vous savez que dans les eaux navigables, les bateaux—les bateaux de plaisance y compris—ne doivent pas dépasser une certaine vitesse dans les régions sujettes à l'érosion, même dans le cas des canaux. Les navires ne peuvent maintenir la même allure que sur les Grands Lacs, soit 10 et 12 nœuds; ils doivent réduire de deux ou trois nœuds leur vitesse en traversant les canaux. Je ne connais pas les limites de vitesse, mais je sais qu'il existe des règlements que les navires doivent observer surtout dans les régions où les berges sont ravagées par l'érosion.

Sinon il suffit de demander au Ministère des transports d'imposer des limites de vitesse dans les endroits où il y a érosion.

**M. Aarssen:** J'ai en main un mémoire qui a déjà été présenté ici. Je vais seulement vous lire les noms tels qu'ils apparaissent dans ce mémoire, la réponse à votre question s'y trouve. Je vais vous les lire si vous voulez.

Ce mémoire a été soumis au Ministère des travaux publics, au Ministère fédéral des transports, au Ministère ontarien des affaires municipales, à M. Ernest Campbell, député de Lambton-Kent, à cette époque, à M. Blake Huffman, député de Kent-Ouest, au Conseil de comté de Dover, de Chatham, à M. David Ross, directeur du port de Sarnia,

[Texte]

Master, Mr. Arthur Delorme, Wallaceburg Harbour Master, and a corporal of the Royal Canadian Mounted Police.

If you take the meat out of this brief, if you read this latest brief, you would have the same meat in it. We are just repeating ourselves. I do not have the previous briefs, but this has been going on for the last 25 years.

If I may, Mr. Chairman, I would like to make a statement.

As Commissioner of the Sutherland Drain, as you can imagine, I represent people on the drain and my duties are to make sure that the water is kept from these people's doorsteps, so to speak. We had a meeting early last year on what type of action should be taken to try and find some solution. We have to find a champion for our cause down there, and so far we have no champions whatsoever.

I was told in no uncertain terms that the time had come in history when a senior government did not have the guts to send a representation down, look the situation over, and maybe take it in hand. But, so far as I know, nobody has been hurt. We did take arms away from a gentleman who was going to use them on these people.

In 1958, for example, after we had spent this \$125,000 we put people on the railway on both ends during an American holiday. Our people are no exception; they are just as bad, we told them about our circumstance and explained it to them.

Now we are Canadian citizens, not second-class citizens. We are not recruits. I have been told by the people that I represent to come here today as their representative on this Committee. We will not retreat; we will fight.

We want to use the rules available to a democratic society and that is why we are here today.

We have people who are trying to make a living in agriculture. Yet we had a disaster flood in 1968, and another one in 1937.

As a member of this committee, naturally I personally had to change opinions. I am a great believer in our democratic system. I am not a native-born citizen but a naturalized one. I was angry and I am still angry that we have not come up with a solution.

For example, we made some progress with our boats last year. We felt we opened a door. But we had a five-mile speed limit imposed upon the rivers. We felt this was a stopgap measure, something to give the federal government or whoever was responsible. We are not pointing a finger at anybody. It is up to the government to see where the responsibility lies. But the government must come up with a permanent solution.

I know you are going to ask me what the permanent solution should be. This is my own personal opinion. In reviewing this whole situation, in reviewing what has happened in our society, we all seem to have a fair standard of living, we own things that other people do not own, and we have one of the best fishing areas in our country close at hand.

But unlimited boating, ladies and gentlemen, in my opinion is going to create havoc in the environment where these people live. They have already taken the rushes away from the sides of the river and we have nothing left but bare banks. So the water can do its damage.

You may say that we are putting the thumb for reparation right on the voting public and that it is not fair. They have a responsibility and we have a responsibility.

Ladies and gentlemen, as I see it, and we include other people besides Sutherland Drain, we just cannot financial-

[Interprétation]

à M. Arthur Delorme, directeur du port de Wallaceburg et au caporal de la Gendarmerie Royale.

Donc, si vous consultez ce mémoire, vous verrez que nous ne faisons que répéter la même chose. Je ne possède pas les autres mémoires écrits à ce sujet mais voilà vingt-cinq ans que cette situation dure.

Si vous m'en donnez l'autorisation monsieur le président, j'aimerais faire une déclaration.

A titre de commissaire du canal Sutherland, je représente les riverains de ce canal et je dois m'assurer, à proprement parler, que l'eau ne monte pas jusqu'aux marches de ces gens. Nous nous sommes réunis l'an dernier afin de décider du type de mesures à prendre pour régler le problème. Il nous faut quelqu'un pour prendre notre parti, et nous n'avons trouvé personne encore.

On m'a dit carrément que pour la première fois dans l'histoire, le gouvernement n'avait pas le courage d'envoyer des représentants pour examiner la situation et peut-être la prendre en main. Jusqu'à présent, personne n'a été blessé. Nous avons cependant maîtrisé un homme qui voulait utiliser son arme contre eux.

En 1958, par exemple, après avoir dépensé \$125,000 nous avons posté des personnes aux deux extrémités de la voie ferrée pendant un congé américain. Les habitants ne font pas exception, ils sont aussi mauvais. Nous leur avons raconté ce qui se passait et leur avons expliqué les circonstances.

Nous sommes citoyens canadiens, pas des citoyens de seconde zone. Nous ne sommes pas des recrues. Les personnes que je représente aujourd'hui devant le Comité m'ont demandé de venir. Nous n'abandonnerons pas; nous vaincrons.

Nous voulons nous servir des règlements établis par une société démocratique et c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

Certains essaient de vivre des revenus de l'agriculture. Et pourtant il y a eu une inondation catastrophique en 1968 et une autre en 1937.

A titre de membre de ce comité, j'ai dû naturellement changer personnellement d'opinion. Je crois fermement en une société démocratique. Je ne suis pas né ici, je suis un citoyen naturalisé. J'étais outré, et je le suis encore, de voir qu'on n'a pas encore trouvé de solution.

Par exemple, nous avons fait des progrès avec nos bateaux l'an dernier. Nous pensions avoir ouvert une porte. Mais nous avons fait imposer une limite de vitesse de cinq milles à l'heure sur nos rivières. Nous pensions que cela provoquerait le gouvernement fédéral ou quiconque est responsable de cela. Nous n'accusons personne. C'est le gouvernement qui doit désigner le responsable. Mais il faut que le gouvernement trouve une solution définitive.

Vous allez me demander quelle doit être cette solution. C'est mon opinion personnelle. Quand on examine toute cette situation, tout ce qui se passe dans notre société, nous semblons tous avoir un bon niveau de vie, nous possédons des biens que d'autres n'ont pas, nous sommes à proximité de l'une des meilleures régions de pêche du pays.

Mais une navigation illimitée va causer, à mon avis, la destruction de l'environnement. On a déjà enlevé les joncs des rives. Ainsi, l'eau peut faire ses ravages.

Vous pouvez bien dire que nous exigeons réparation et que ce n'est pas juste. Les gens qui votent sont responsables comme nous le sommes.

Mesdames et messieurs, à mon avis, quand je dis nous je pense à tous ceux qui habitent le long du canal Sutherland, et nous ne pouvons pas assumer seuls le coût des



[Text]

ly afford to do the necessary kind of work to maintain a bank so that pleasure craft, who have a right to use the river, can use it in the way it has been used in the past. There must be some legislative guidance so that they can come in with their craft and enjoy it. But with backing, as far as I have been able to find out, it is about the most economical way of doing this. Not only could we create a situation where peace would prevail, if I might put it that way, but we could create a situation where we would get our own people living on the river highly interested in the tourist business, which we certainly have now, whereby you could profit. There are reservations, trains, etc., to beautify this thing. This may not be the jurisdiction of this particular body of the federal government, but I think you should be made aware of what we feel should be done.

• 1635

Unlimited boating in our society today will have to come to a stop or there is going to be violence.

**Mr. Rock:** This unlimited boating—but if we come up with the solution, then you would not mind unlimited boating.

**Mr. Aarssen:** No sir, I will not go on record. I hope I am not taking time here. A funny thing happened last Sunday afternoon. My friend here was on the watch and so was I. We had an American yacht come through. He was throwing water that high. I yelled at him. He saw me standing there. He would not pay any attention. There had just been four. A father, mother, daughter and a son had left my place looking for our tracks, and had got into their canoe. They were 100 feet from shore and these yacht-jockeys, as I call them—I am not too friendly with them, by the way. You can hear that. They came right along the side of these people, and this gentleman who was navigating the canoe must have been an expert, because how this thing did not tip upside down—there was no way for me. I did not have glasses, and I wear glasses. So I could not get the number of this boat. But I can assure you that if I had been able to get the number of that boat, the sergeant of the Ontario Provincial Police today would have a complaint. We cannot have this kind of nonsense.

**Mr. Rock:** I can understand. In your brief you are asking for a solution, but you do not actually state what you want. I have suggested that there should be speed limits. Are you after a solution whereby the senior government would build a steel or concrete wall in that seven or eight mile length that you are concerned about?

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, in my opinion the answer would be that the people in Wallaceburg at that committee which finally passed the resolution asking that speed limits be imposed wanted some stop-gap measures. Most of them did not want a permanent speed control. Most boaters do not want a speed control. They consider that a weight control is the only answer. I have something with me here which indicates an electronic submersible weight control.

I think the only solution to this is permanent bank protection, probably with rocks along the shore. It may someday encompass the whole mileage. I suggest that we are wasting one of our most precious natural resources. That is fine. We have some 594,000 people out of work, and I suggest a good number of them could be moving rocks from semi or unproductive farms elsewhere in Ontario by boat or truck to come down here and place them on these shores.

[Interpretation]

travaux nécessaires à l'entretien d'un digue afin que les bateaux de plaisance, qui ont le droit de naviguer sur la rivière, puissent le faire comme par le passé. Il doit exister un recours légal afin qu'ils puissent venir avec leurs bateaux et en profiter. Je crois que c'est là le plus économique d'après ce que j'ai pu voir. Non seulement pourrions-nous créer un climat de paix, si je puis dire, mais encore nous pourrions faire en sorte que les riverains s'intéressent à l'industrie du tourisme, ce qui est le cas actuellement, et dont nous pourrions profiter. Il y a les réservations, les trains, etc. pour embellir la chose. Cela n'est peut-être pas sous la juridiction de ce service du gouvernement fédéral, mais je crois que vous devez connaître notre opinion sur ce qu'il faut faire à mon avis.

Dans notre société moderne, il faut contrôler le canotage sinon il y aura des manifestations de violence.

**M. Rock:** Si nous réglions le problème de contrôle du canotage, il ne vous tracasserait plus.

**M. Aarssen:** J'espère que je ne dépasse pas mon temps. Il m'est arrivé une aventure assez cocasse dimanche dernier. Mon ami ici présent et moi-même regardions la rivière. Un yacht américain arriva. Il faisait de très grosses vagues. Je le lui ai reproché mais il ne tient pas compte de mes remarques. Ils étaient quatre sur le bateau. Entre temps, un homme, sa femme, son fils et sa fille venaient nous rejoindre en canot. Ils étaient à environ cent pieds de la rive lorsque ces «cowboys en bateau», que je n'aime pas beaucoup, les ont frôlés. L'homme qui conduisait le canot devait être un expert car je ne sais pas comment il a fait pour empêcher le canot de chavirer. Je porte habituellement des lunettes. Mais je ne les avais pas à ce moment-là et je n'ai pu prendre le numéro du bateau. Mais je vous assure que si j'avais pu le faire, le sergent de la police provinciale de l'Ontario aurait reçu une plainte. Nous ne pouvons tolérer un comportement aussi stupide.

**M. Rock:** Je comprends. Dans votre mémoire, vous demandez une solution, mais sans préciser ce que vous voulez exactement. J'ai proposé qu'il y ait une limite de vitesse. Préconiserez-vous une solution selon laquelle le gouvernement fédéral construirait un mur d'acier ou de béton armé sur une longueur de 7 ou 8 milles dans la région dont vous parlez?

**M. Duffus:** Monsieur le président, à mon avis la réponse est que les habitants de Wallaceburg, présents au comité qui a finalement adopté la résolution visant à limiter la vitesse, voulaient des mesures palliatives. La plupart d'entre eux ne voulaient pas un contrôle permanent de la vitesse. La plupart de ceux qui se promènent en bateau ne veulent pas une limitation de la vitesse. Ils croient que le contrôle du tonnage est la seule solution. J'ai la photo d'un appareil submersible de contrôle électronique du tonnage.

Je crois que la seule solution est une protection permanente des rives, au moyen par exemple de rochers disposés le long des rives. Il se peut qu'un jour cela se fasse sur toute la longueur. Je crois que nous gaspillons l'une de nos plus riches ressources naturelles. Nous avons 594,000 chômeurs; je crois qu'un bon nombre d'entre eux pourraient transporter des pierres des fermes qui sont plus ou moins rentables dans d'autres régions de l'Ontario, par bateau ou par camion, vers cette région-ci et les placer le long des rives.

[Texte]

**Mr. Rock:** The other gentleman mentioned something about planting trees in the area also to make it really looking like a park.

**Mr. Aarssen:** I do not think there would be any problem. We have a history. I am proud of the people I represent, or I would not have been doing this job, because it is not a happy one for me. These are very progressive, hard-working, honest people. When they said this should be done, they meant it. When you stand there and you can see the land that you own physically being taken away from you through erosion, you have to make a decision one way or the other what you are going to do. Last week was the first time since I have been Commissioner of the Sutherland Drainage Scheme, since I have held my office there, that we had any official come out and look at the situation.

• 1640

**Mr. Rock:** So you would like this Committee to make some sort of recommendation to the Government of Canada so that officials from the Department of Public Works and the Ministry of Transport would look into this situation in the proper manner and come up with some sort of a solution?

**Mr. Duffus:** Yes, sir, wholeheartedly and I speak for all the residents in the area.

**Mr. Rock:** I am interested in this, but I am interested in the sense of boating. I think the pleasure-craft industry is on the increase and it is hard to stop and you admit that yourself. I think the only solution would be, as your own Chairman suggested, to protect the shores. You mentioned with stones. I said steel or concrete. In any event, whatever the solution is I think it should be studied. Each area has a different way of doing things.

**Mr. Chairman,** when we reconvene in Ottawa possibly we could look into this. We are not here for the purpose but I do think being the Transport Committee it is our job to look into these kinds of thing in any case. So I hope we will discuss this when we bring out our recommendations in Ottawa.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Rock. I would just like to inform members of the Committee that we have four more briefs to hear.

**Mr. Aarssen:** Mr. Chairman, could I just make one statement that has not been mentioned, that we should be all made aware of? We are aware of it. This is for your information, sir, and the rest of the Committee. We are now, at this particular moment, at the highest lake level in known history under normal conditions. I am not talking about under violent weather conditions, I am talking about the highest lake levels. Should this cycle recede, say, from its meanest high to its meanest low, we are still in trouble because of these yachts which cause 3 to 6 to 8 foot waves. I thought you should be aware that we have two things going very badly for us.

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, I have three questions. One, what action can we take to get one common body to meet on the problems of the Sydenham, the Chenal Ecarté and the Johnston Channel because they are all under different jurisdictions?

Second, and this is asked quite frequently of people, what revenue is derived from the gasoline tax on gasoline consumed by boats and what portion is allocated to river control or riverbank protection of any tides?

Third, we are informed that there are speed restrictions on the river now. We were informed last week, or at least some people in the Wallaceburg area were informed last

[Interprétation]

**M. Rock:** Une autre personne a suggéré que l'on plante des arbres dans ce secteur afin que cela devienne réellement un parc.

**M. Aarssen:** Je crois qu'il n'y aurait pas de problèmes. Nous avons notre histoire. Je suis fier de ceux que je représente, sinon je n'accepterais pas ce mandat qui n'est pas des plus agréables. Ce sont des gens honnêtes, modernes et ardents au travail. Lorsqu'ils ont dit que cela devait être fait, ils le pensaient. Lorsque vous possédez une terre et que vous la voyez s'user à cause de l'érosion, vous devez prendre une décision quant à ce que vous allez faire. Depuis que je suis commissaire du canal de Sutherland, depuis que je suis entré en fonction ici, c'était la première fois, la semaine dernière, que nous faisions une apparition officielle et que nous avons étudié la situation.

**M. Rock:** Vous voudriez donc que le Comité fasse des recommandations au gouvernement du Canada afin que les fonctionnaires du ministère des Travaux publics et du ministère des Transports puissent étudier la question et y apporter une solution satisfaisante?

**M. Duffus:** Oui, c'est ce que nous souhaitons de tout coeur, moi et les habitants de la région.

**M. Rock:** Cela m'intéresse du point de vue du canotage. L'industrie des bateaux de plaisance s'agrandit et il est difficile de l'arrêter vous l'admettez vous-même. Il faudrait protéger les rives, comme le proposait le président. Vous avez parlé de le faire avec des rochers, moi avec de l'acier ou du béton. De toute façon, il faut étudier la solution, peu importe celle qui est choisie. Le procédé varie selon chaque région.

Monsieur le président, nous pourrions étudier la question à notre retour à Ottawa. Nous ne sommes pas ici pour cette raison, mais en tant que Comité des transports, il nous appartient d'analyser ces choses de toute façon. J'espère donc que nous en parlerons dans les recommandations que nous rapporterons à Ottawa.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Rock. Je tiens à informer le Comité qu'il nous reste quatre exposés à entendre.

**M. Aarssen:** Monsieur le président, puis-je faire une déclaration dont tous devraient être mis au courant, mais qui n'a pas été mentionnée? Cela est à titre d'information pour vous et tous les autres du Comité. Le Pac est actuellement à son niveau le plus élevé dans les annales, dans les conditions normales. Je ne parle pas de très mauvaises conditions. Je parle du niveau d'eau le plus élevé. S'il fallait que le niveau passe du plus haut au plus bas, nous aurions encore bien des ennuis avec ces yatch qui font des vagues de trois à huit pieds de haut. Vous devez comprendre qu'il y a deux choses qui vont très mal ici.

**M. Duffus:** Monsieur le président, j'ai trois questions. D'abord, pouvons-nous constituer un organisme qui discuterait des problèmes des canaux Sydenham, Chenal Ecarté et Johnston, car ils ne relèvent pas des mêmes autorités?

Deuxièmement (cette question est fréquente) quel revenu provient de la taxe sur l'essence que consomment les bateaux? Quel pourcentage de cet argent sert à la réglementation des rivières et à la protection des rives contre les marées?

Troisièmement, nous avons appris qu'il y avait une limite de vitesse sur les cours d'eau. On a entendu dire, du



[Text]

week, that they were unable to enforce the regulations because their men were called away to fires. At any time we only have one man in the police detachment who is a marine officer, and this is just too big a job.

**Mr. Rock:** There is no RCMP control in that area?

**Mr. Duffus:** Not at the moment. I understand that in the jurisdiction, correct me if I am wrong sir, the federal government puts on the restrictions and it then becomes the prerogative of the provincial government to enforce them; that means OPP.

**The Vice-Chairman:** Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** Mr. Chairman, I am going to be as brief as possible but I just wanted to say that I recognize the problem of erosion. What Mr. McCutcheon has said is very true. We have talked about this at different times and we know the surveys that have been completed on the main rivers, the St. Clair River and the Detroit River and some of the other areas of the lakeshore. It was completely done, I think, last summer. I do not know whether the final report is in.

I recognize the terrible problem that erosion creates in waters as far as an over-fertilized lake is concerned. When you add soil to it you add tremendous problems to it as far as damaging the natural ecology of that lake is concerned.

I just have one or two questions. How much of the shore line is public and how much of it is private?

• 1645

**Mr. Aarssen:** Pretty well all private.

**Mr. Whelan:** Has the Province of Ontario offered any assistance at all? There have been several different projects in different areas that have involved federal, provincial and municipal participation. You mentioned one before, that you got a one-third federal grant under ARDA. Have you any further encouragement under that type of program between the province and the federal authorities?

**Mr. Aarssen:** Are you directing the question to me, Mr. Whelan?

**Mr. Whelan:** To you or any one of you.

**Mr. Aarssen:** To the best of our knowledge, the best we could get right now from the provincial government directly under an engineer's report would be a one-third grant.

**Mr. Whelan:** What are your land taxes an acre in that area now?

**Mr. Aarssen:** I hate to tell you.

**Mr. Whelan:** How high are they?

**Mr. Aarssen:** About \$12 an acre.

**Mr. Whelan:** Well, I pay \$23 an acre where I live and I do not have any drainage scheme either. There is lots of land in Essex County that pays between \$15 and \$20 an acre, and some pays more than that when there is a drainage scheme. We pay that because we are in a high assessment area and in a modern township under the new assessment plan. We pay more taxes than any other part of Essex County, which I think is discriminatory, but we are under the new provincial system in that part of the County of Essex and the rest of the country is still under the old system. It is farm land, and under the restrictions of the Ontario government you cannot change it from farm land to anything else. I tried to do it with some of mine. That is

[Interpretation]

moins les habitants de la région de Wallaceburg, la semaine dernière, qu'il était impossible de faire appliquer cette règle car les responsables étaient appelés pour éteindre des incendies. Notre effectif policier ne compte qu'un officier de marine et la tâche est trop lourde.

**M. Rock:** La GRC ne contrôle pas cette région?

**M. Duffus:** Pas pour le moment. Corrigez-moi si je me trompe, mais je crois qu'il appartient au gouvernement fédéral d'établir les règlements et aux provinces de les faire observer. Cela relève donc de la Sûreté de l'Ontario.

**Le vice-président:** Monsieur Whelan.

**M. Whelan:** Monsieur le président, je vais tenter d'être le plus bref possible. Je tiens à dire que je connais bien le problème de l'érosion. Ce qu'a dit M. McCutcheon est tout à fait vrai. Nous en avons parlé à plusieurs reprises. Nous savons que des études ont été faites sur les cours d'eau principaux, la rivière Sainte-Claire et la rivière Détroit, ainsi qu'en d'autres points sur les côtes. On a fait tout cela l'été dernier. Je ne sais pas si le rapport final est terminé.

Je connais le problème de l'érosion et de la pollution de l'eau dans le cas d'un lac trop fertilisé. En outre, le sol endommage grandement l'écologie naturelle du lac.

Il me reste une ou deux questions. Quelle proportion du rivage appartient à l'État et aux particuliers?

**M. Aarssen:** Presque tout est privé.

**M. Whelan:** La province de l'Ontario n'a offert aucune aide? Il y a eu plusieurs projets dans des régions différentes pour lesquels il y avait participation des gouvernements fédéral, provincial et municipal. Vous avez parlé d'un projet faisant partie du programme ARDA dont le tiers du financement était de source fédérale. Recevez-vous d'autre aide en vertu de ce genre de programme entre les autorités fédérales et provinciales?

**M. Aarssen:** Est-ce à moi que s'adresse votre question, Monsieur Whelan?

**M. Whelan:** A vous ou à quelqu'un d'autre de votre groupe.

**M. Aarssen:** A ma connaissance, nous ne pourrions recevoir du gouvernement provincial qu'une subvention d'un tiers après rapport d'un ingénieur.

**M. Whelan:** Quel est le taux d'impôt foncier à l'acre dans cette région?

**M. Aarssen:** Je n'ose pas vous le dire.

**M. Whelan:** Quel est-il?

**M. Aarssen:** Environ \$12 l'acre.

**M. Whelan:** Où j'habite, il est de \$23, et il n'y a pas de plan de drainage non plus. Dans le comté de l'Essex, il y a de nombreux terrains qui paient entre \$15 et \$20 l'acre, et là où il y a un système de drainage, on paie encore plus. C'est parce que nous habitons une région où l'évaluation est élevée, et en vertu du nouveau plan d'évaluation, nous sommes dans un canton moderne. Les taxes sont plus élevées que n'importe où ailleurs dans le comté, ce que je trouve discriminatoire, mais nous faisons partie du nouveau système provincial. Il s'agit de terres cultivables, et selon les restrictions imposées par le gouvernement ontarien, on ne peut pas s'en servir à d'autres fins. J'ai essayé de le faire avec certaines des miennes. Je connais ces

[Texte]

how much we are paying in taxes on just straight farm land. I recognize these problems and I have a real problem the same as you have in trying to control boat traffic in some of our streams in my constituency.

I would say this, Mr. Chairman. We could probably have many, many different groups such as the group from the Wallaceburg area appear before us, a special committee on erosion, and maybe this would bring it to the attention of the government, all levels of the government, and maybe they would do something about it.

Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Duffus, on the first page of your brief you say that we have no Canadian railroads in this area. Is there a railroad in your area that you are talking about?

**Mr. Duffus:** Yes, the Chesapeake and Ohio.

**Mr. Skoberg:** And in the next paragraph, or the second below that, you refer to the fact that the people put up those signs. I am wondering if the farmers and river property owners who put up the signs that you mentioned here were pretty general. Was this a general approach by these people because they did not know who to turn to or how to confront the situation?

**Mr. Aarssen:** Mr. Chairman, gentlemen, back in 1968—again I have to backtrack a bit—in 1968, being fully aware of the high lake levels, which we have had now for several years, plus the fact that we had brand new earth poled up which is the type of soil that does not stand the pounding or the force of water, we decided to try to protect our investment and the grant investment also. We would like to emphasize this fact because while we were protecting the investment we made, we were also protecting the investment of other people. So we put up signs that were certainly not offensive. We stated our case. The only thing we omitted—apparently we made a mistake—was to say please. Well, I do not think we have to go that far?

I was just inferring from your question that probably we had jumped the gun. Sir, we did not. We used all legal measures that we possibly could in trying to bring this bad situation to a head. Over the years, 25 years to my recollection, I have sat at meetings with different groups from governments. I even sat with a group with Mr. Danforth here.

**Mr. Skoberg:** I notice, Mr. Chairman and gentlemen, that you say "deplorable but understandable". That is probably putting it in the right context. You said that the Chesapeake and Ohio have a rail line service through that area. Do you have any container traffic with that railroad? Is there any container traffic that comes into your area at all?

• 1650

**Mr. Aarssen:** Oh, yes. We have the Dominion Glass Company who use the Chesapeake and Ohio, and naturally the grain terminals use it, and Libby, McNeil and Libby, they use it. Oh yes, it is being used.

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, could I ask you if you mean containerized traffic?

[Interprétation]

problèmes et j'ai le même problème sur certains des cours d'eau de ma circonscription que vous qui essayez de contrôler la navigation des bateaux.

Plusieurs groupes comme celui de la région de Wallaceburg pourraient comparaître devant nous, un comité spécial sur l'érosion, et peut-être que cela attirerait l'attention du gouvernement, de tous les niveaux de gouvernement, et peut-être feraient-ils quelque chose.

Merci.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président.

M. Duffus, dans la première page de votre mémoire, vous dites qu'il n'y a pas de chemins de fer canadiens dans la région. Y a-t-il une voie ferrée dans la région dont vous parlez?

**M. Duffus:** Oui, la Chesapeake et l'Ohio.

**M. Skoberg:** Et dans le premier ou le deuxième paragraphe qui suit, vous dites que les gens ont installé ces signaux. Je me demande si ce sont tous les cultivateurs ou les propriétaires des terrains au bord de la rivière, qui ont installé les signaux dont vous voulez parler. Était-ce une attitude générale parce qu'ils ne savaient pas vers qui se tourner ou comment faire face à la situation?

**M. Aarssen:** Monsieur le président, messieurs, en 1968, alors que nous étions conscients du niveau élevé des eaux du lac, et que nous savions que la nouvelle terre que nous avions étalée ne résisterait pas à la force des eaux, nous avons décidé d'essayer de protéger les capitaux investis de même que la subvention investie. Nous tenons à souligner le fait parce que tandis que nous protégeons nos investissements, nous protégeons également ceux des autres. Nous avons alors installé des signaux qui n'offensent sûrement personne. Nous nous sommes expliqués. La seule chose que nous ayons oubliée, et apparemment ce fut une erreur, c'est de demander la permission. Je ne crois pas que nous ayons à aller si loin.

Vous semblez penser que nous sommes allés trop loin. Monsieur, c'est faux. Nous avons utilisé tous les recours légaux. En 25 ans, j'ai assisté à des réunions avec divers groupements gouvernementaux. Je me suis même entretenu avec un groupe avec M. Danforth.

**M. Skoberg:** Je remarque que vous dites «déplorable mais compréhensible». Vous avez sans doute raison. La Chesapeake et l'Ohio ont un service de chemins de fer dans cette région. Avez-vous une circulation de conteneurs sur cette ligne? Y a-t-il une circulation de conteneurs dans votre région au moins?

**M. Aarssen:** Oh, oui. Le Chesapeake and Ohio sert à la société Dominion Glass, aux élévateurs à grain, à Libby, McNeil et Libby. Oh, oui, cela sert.

**M. Duffus:** Monsieur le président, s'agit-il de conteneurs?



[Text]

**Mr. Skoberg:** Containerized traffic, yes.

**Mr. Duffus:** I do not think there is a great deal of containerized traffic in the Wallaceburg area at the moment.

**Mr. Skoberg:** Really, what I am trying to find out, Mr. Chairman, is whether or not the right of way of the Chesapeake and Ohio contributes to the problem that you have put before us today.

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, I am sorry, but would you clarify what you mean by "right of way".

**Mr. Skoberg:** The railway right of way of the Chesapeake and Ohio. We are looking at this situation generally and I am wondering whether or not you believe that they contribute to the problem that you have run into.

**Mr. Duffus:** Not to my knowledge.

**Mr. Skoberg:** I noticed on your last page you say that:

We request your advice as to what steps we can take in the future to gather information, or assist you in your deliberations.

I presume that you have made ample representation to your local member of Parliament in this regard, is that correct?

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, both Mr. McCutcheon and Mr. Danforth were at the river erosion meetings which were held in Wallaceburg and Chatham last year. Representation has also been made by various small boating groups corresponding from time to time over the years.

**Mr. Skoberg:** And how long has this problem been with you?

**Mr. Duffus:** The best estimate I have heard was Mr. Aarssen's of 25 years.

**Mr. Skoberg:** You said that the majority of the shore-line was privately-owned, if I understood you correctly when Mr. Whelan was asking you that question.

**Mr. Aarssen:** Right.

**Mr. Skoberg:** Who owns it? Canadians or our friends to the south?

**Mr. Aarssen:** Well, it is quite a good mixture.

**Mr. Skoberg:** You do not know, in other words?

**Mr. Aarssen:** I do not know. I have not got that information.

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, it is a mixture, but I fail to see the significance of the question.

**Mr. Whelan:** Is it all farm land?

**Mr. Duffus:** It is not all farm land, no. You have a mixture of farm land and dwellings along the river, or acreages for businesses, marinas. It is a mixture.

**Mr. Skoberg:** The reason I asked the question, if I may, Mr. Chairman, is that, not too long ago, I believe you were saying that you had hollered at the boats that went by, about the waves, and I am wondering whether or not, because we are looking at a situation here where there is privately-owned land, these people come in to it. If this is so, I was wondering whether it is U.S.- or Canadian-owned?

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Oui, il s'agit bien de conteneurs.

**M. Duffus:** Je ne crois pas qu'on en transporte tellement dans la région de Wallaceburg actuellement.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, le domaine du Chesapeake and Ohio aggrave-t-il le problème?

**M. Duffus:** Qu'entendez-vous au juste par «domaine»?

**M. Skoberg:** Le droit de passage accordé au Chesapeake and Ohio. Nous faisons un examen général de la situation et j'aimerais savoir si vous croyez que cela aggrave le problème?

**M. Duffus:** Pas que je sache.

**M. Skoberg:** A la dernière page de votre mémoire il est dit:

Nous vous demandons de nous dire ce que nous pouvons faire à l'avenir pour nous renseigner ou pour vous aider dans vos délibérations.

J'imagine que vous avez fait appel aux bons offices de votre député à ce sujet.

**M. Duffus:** Monsieur le président, MM. McCutcheon et Danforth ont tous deux assisté aux réunions sur l'érosion qui ont eu lieu à Wallaceburg et à Chatham l'an dernier. Le problème a aussi été soulevé par différentes associations nautiques au cours des ans.

**M. Skoberg:** Le problème existe-t-il depuis longtemps?

**M. Duffus:** Monsieur Aarssen connaît bien la question et d'après lui cela fait bien 25 ans que cela dure.

**M. Skoberg:** Vous avez dit que la plupart des terrains en bordure de la rivière sont propriété privée, si j'ai bien compris votre réponse à M. Whelan.

**M. Aarssen:** Exact.

**M. Skoberg:** Et ces terrains appartiennent à des Canadiens ou à nos amis du Sud?

**M. Aarssen:** Bien, il y en a des deux.

**M. Skoberg:** Autrement dit, vous ne le savez pas.

**M. Aarssen:** Non, je n'ai rien de précis à ce sujet.

**M. Duffus:** Monsieur le président, il y en a des deux, mais je ne vois pas à quoi on veut en venir.

**M. Whelan:** Ce sont tous des terrains agricoles?

**M. Duffus:** Non. Il y a des fermes, des maisons privées, des terrains industriels, des ports de plaisance. Il y a un peu de tout.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'ai posé cette question parce qu'il a dit tout à l'heure qu'il avait pesté contre les bateaux qui passaient en soulevant des vagues. Je me demandais tout simplement si la question concernait les autres propriétaires et à ce moment-là si ces autres étaient canadiens ou américains.

## [Texte]

**Mr. Duffus:** Mr. Chairman, I would say the majority of it is Canadian-owned, in that particular area.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, this completes the hearing of the Wallaceburg River Erosion Action Committee and I would like, on behalf of the Committee, to thank Mr. Duffus, Mr. Isaacs and Mr. Aarssen.

I will now call on Mr. Arthur Weber. I believe we have a copy of Mr. Weber's brief but I will ask Mr. Weber to please present it.

**Mr. Arthur W. Weber (1511 First Street, Detroit, Michigan, U.S.A.):** I will first read the brief as originally presented on January 25, 1972. There is a supplement to it with a late change.

• 1655

My name is Arthur W. Weber. I reside at 1511 First Street, Detroit, Michigan, U.S.A. I operate a specialized travel service from my residence dealing exclusively in one-day tours using Canadian National Railways' services from and to Windsor, Ontario and I am present here as a concerned user of public transportation facilities. I do not now, never have and never expect to own an automobile.

Transportation legislation in both Canada and the United States seems to lack any precise guidelines aimed at bringing about a complete integration of the various modes of passenger transport. Air, rail and bus services still operate, primarily, as distinct and separate entities that have no apparent relationship to one another. There were hopeful signs that Canadian National Railways' recent efforts to promote passenger train service more aggressively would result in the development of connecting bus services acting as feeders for main line trains, but these have vanished, the hopes not the trains.

In the United States, Amtrak, the semiprivate corporation responsible for passenger train service seems to be having some success in working out through-ticketing arrangements with bus lines serving the area north and northeast of Boston where rail passenger service is nonexistent. Traditionally, however, railway co-operation or co-ordination with bus lines has been limited to those areas where a strategic bus connection could make one railway competitive with another.

A detailed examination of the remains of public transportation between Detroit and Windsor on the one hand, and Niagara Falls and Buffalo on the other, gives a vivid example of what happens when fragmentation dominates public transportation policies.

Since discontinuance of Penn Centrals' passenger trains, between Detroit and Buffalo, the only direct surface transportation available across this part of Ontario is a local Greyhound bus. It takes a little over 7 hours each way between Windsor and Niagara Falls, over 8 hours between Windsor and Buffalo. Other bus services are available with transfers at Hamilton; between Windsor and Niagara Falls the fastest is 6 hours 35 minutes. All serve Detroit.

There still exists an all rail service between Windsor and Buffalo. It takes 6 hours 15 minutes eastbound and 7 hours 25 minutes westbound, using CN service between Windsor and Burlington and CP-TH&B-PC service between Burlington and Buffalo. The latter is a Toronto-Buffalo service for which a discontinuance application has been filed. The connection at Burlington must be unintentional since neither railway's timetable shows the connecting service of the other. It is interesting to note, however, that the CP-

## [Interprétation]

**M. Duffus:** Monsieur le président, je crois bien que la plupart des propriétaires dans ce coin-là sont canadiens.

**M. Skoberg:** Merci.

**Le président suppléant:** Messieurs, voilà qui met fin aux témoignages du Wallaceburg River Erosion Action Committee et au nom du Comité, je remercie messieurs Duffus, Isaacs et Aarssen.

Nous entendrons maintenant M. Arthur Weber. Je crois que nous avons un exemplaire de son mémoire, mais je lui demanderai de nous le présenter tout de même.

**M. Arthur Weber (1511 First Street, Detroit, Michigan, U.S.A.):** Je vous lirai d'abord le mémoire tel que présenté le 25 janvier 1972. Il y a aussi une annexe plus récente.

Je m'appelle Arthur W. Weber. J'habite au 1511 de la 1ère rue à Détroit, Michigan, États-Unis. J'exploite un

service de voyage spécialisé, ayant ma résidence comme point de départ; il s'agit exclusivement de voyages d'une journée utilisant les services des Chemins de fer nationaux du Canada avec Windsor, Ontario, comme point de départ et d'arrivée. Je suis ici comme utilisateur intéressé des transports publics. Je ne possède pas d'automobile actuellement, je n'en ai jamais eue et je ne prévois pas en posséder un jour.

Les lois relatives au transport, tant au Canada qu'aux États-Unis, semblent manquer de normes précises visant à entraîner une complète intégration des divers moyens de transport des voyageurs. Les services de transport aérien, de transport ferroviaire et d'autobus continuent à fonctionner d'abord et avant tout comme entités séparées et distinctes n'ayant aucune relation apparente entre elles. Les efforts déployés récemment par les Chemins de fer nationaux pour promouvoir d'une façon plus dynamique les trains de voyageurs ont suscité l'espoir qu'on institue des services d'autobus de correspondance qui serviraient à alimenter les trains des voies principales; mais ils se sont évanouis (les espoirs, non les trains).

Aux États-Unis, l'Amtrak, société semi-privée qui s'occupe des trains de voyageurs, semble avoir conclu avec succès des accords de correspondance avec les services d'autobus desservant le nord et le nord-est de Boston, où il n'y a pas de trains de voyageurs. Cependant, depuis toujours, la collaboration ou la coordination entre les chemins de fer et les services d'autobus s'est limitée aux régions où un service d'autobus de correspondance, placé au bon endroit, pouvait permettre à un chemin de fer d'en concurrencer un autre.

Une étude approfondie de ce qui reste des services de transport public entre Détroit et Windsor d'une part et Niagara Falls et Buffalo d'autre part, donne un exemple frappant de ce qui se passe lorsque les politiques de transport public sont dominées par le morcellement.

Depuis qu'on a supprimé les trains de voyageurs du Penn-Central entre Détroit et Buffalo, le seul moyen de transport direct par voie de surface dans cette partie de l'Ontario est un autobus local de la Greyhound. Il faut un peu plus de 7 heures pour faire le trajet dans chaque sens entre Windsor et Niagara Falls, et un peu plus de 8 heures entre Windsor et Buffalo. D'autres services d'autobus sont offerts, avec correspondance à Hamilton. Entre Windsor et Niagara Falls, le plus rapide met 6 heures et 35 minutes. Tous desservent Détroit.

Il existe encore un service ferroviaire entre Windsor et Buffalo. Il faut 6 heures et 15 minutes pour faire le trajet en direction est, et 7 heures et 25 minutes en direction



## [Text]

TH&B-PC service is shown in Amtrak's timetable as a good connection for its own New York-Buffalo trains.

Confusing seems to be the only way to describe an optional ticket honouring arrangement between Canadian National Railways and Canada Coach Lines. In CN's timetable a footnote appears at Grimsby, St. Catharines and Niagara Falls indicating that:

Tickets reading via Canadian National Railways between Grimsby, St. Catharines, Niagara Falls and points beyond Hamilton, will be honoured by Canada Coach Lines between these points and Hamilton.

Best elapsed times for this rail and bus service between Windsor and Niagara Falls are 7 hours 35 minutes eastbound, 7 hours 5 minutes westbound. It involves CN trains between Windsor and Dundas, a shuttle bus between Dundas and Hamilton operated for CN by Canada Coach Lines, and the same bus company's regularly scheduled runs between Hamilton and Niagara Falls. The railway timetable indicates that the shuttle serves only the railway station in Hamilton, not the bus terminal where it is based and where the Niagara Falls bus connections terminate. So passengers must make their own way by city bus or taxi between stations in Hamilton. Railway and bus timetables involved do not show each others connecting schedules.

Less obscure is an all rail service between Windsor and Niagara Falls that uses a combination of CN's Windsor-Toronto trains and CN's Toronto-Niagara Falls trains, also with transfers at Burlington. It is remarkably fast eastbound taking only 5 hours, but the westbound run is 6 hours 15 minutes long. A bit of timetable juggling is necessary to discover these connections since the eastbound Burlington-Niagara Falls train is shown in the table covering westbound service from Toronto to Windsor and the westbound Niagara Falls-Burlington train is listed among the eastbound Windsor-Toronto services. A major objection to these connections is the evening arrival at Niagara Falls and early morning departure from there; a visitor from Detroit or Windsor would have to stay over two nights in order to enjoy just one full day at Niagara Falls.

• 1700

It seems highly unlikely that the public could make any large-scale use of any of the all-rail or rail-bus services mentioned without seriously impairing the productivity of the ticket agents who have to look up the information. There is no single time-table that brings these services into the open so one can see the details at a glance. It would be a rather time-consuming task for anyone to attempt to get all the necessary details down accurately on a telephone inquiry.

Detroit residents now wishing to make a one-day round trip by train to Niagara Falls are dependent on travel agents who charter their own bus connections to meet the trains at Burlington. This service was offered by me on only 28 days last year, but over 3,000 persons made use of

## [Interpretation]

ouest, en utilisant le service du CN entre Windsor et Burlington et le service CP-TH&B-PC entre Burlington et Buffalo. Ce dernier est un service de navette entre Toronto et Buffalo pour lequel on a déposé une demande de suppression. La correspondance à Burlington ne doit pas être voulue, parce que ni l'un ni l'autre des indicateurs des chemins de fer ne fait état de la possibilité de correspondre avec l'autre chemin de fer. Il est toutefois intéressant de noter que dans son indicateur l'Amtrak donne le service CP-TH&B-PC comme étant un bon moyen de correspondre avec ses propres trains New-York-Buffalo.

Embrouillant semble le seul qualificatif qui convienne pour décrire un accord de correspondance facultative intervenu entre les Chemins de fer nationaux du Canada et Canada Coach Lines. Dans l'indicateur du CN, il y a une note de bas de page qui concerne Grimsby, St. Catharines et Niagara Falls:

«Les billets valables dans les trains du Canadien National entre Grimsby, St. Catharines, Niagara Falls, et les points au-delà d'Hamilton sont acceptés par Canada Coach Lines entre ces points et Hamilton».

Le trajet le plus rapide pour ce service train-autobus entre Windsor et Niagara Falls est de 7 h. 35 en direction est, et de 7 h. 05 en direction ouest. Il comprend le service de train du CN entre Windsor et Dundas, un autobus qui fait la navette entre Dundas et Hamilton, exploité pour le compte du CN par Canada Coach Lines, et les services réguliers de la même compagnie d'autobus entre Hamilton et Niagara Falls. L'indicateur du chemin de fer dit que le service de navette ne dessert que la gare ferroviaire d'Hamilton, et non la gare d'autobus où ce service a son port d'attache et où aboutissent les autobus de correspondance pour Niagara Falls. Donc, les voyageurs doivent se déplacer par leur propre moyen, soit par les autobus de la ville, soit en taxi, entre les gares de Hamilton. Les indicateurs du chemin de fer et de la compagnie d'autobus ne montrent pas la correspondance des horaires.

Il y a un service ferroviaire moins difficile à comprendre, entre Windsor et Niagara Falls, qui combine les trains Windsor-Toronto du CN aux trains Toronto-Niagara Falls du CN, avec correspondances, encore une fois, à Burlington. C'est un trajet remarquablement rapide en direction est, puisqu'il ne dure que cinq heures, mais le trajet en direction ouest est de 6 heures 15 minutes. Il est nécessaire de jongler un peu avec l'indicateur pour découvrir ces correspondances, car le train Burlington-Niagara Falls en direction est figure dans l'indicateur sous la mention du service Toronto-Windsor, direction ouest, et le train Niagara Falls-Burlington, direction ouest, figure parmi les services Windsor-Toronto, direction est. L'objection

majeure que l'on oppose à ces correspondances, c'est qu'on arrive le soir à Niagara Falls et qu'on en part tôt le matin; le visiteur venant de Detroit ou de Windsor doit passer deux nuits à Niagara Falls pour ne jouir que d'une seule journée complète dans cette ville.

Il semble fort improbable que le public pourrait utiliser sur une grande échelle l'un ou l'autre des services de trains ou de trains-autobus mentionnés sans nuire à la productivité des préposés aux billets qui auraient à chercher ces renseignements dans l'indicateur. Il n'y a pas d'indicateur qui montre clairement ces services de façon à ce que l'on puisse en voir les détails d'un seul coup. Il serait assez long pour quiconque de chercher à obtenir avec précision tous les détails nécessaires par téléphone.

## [Texte]

it. Considering the population of the Detroit-Windsor area, and the reputation of Niagara Falls as North America's most popular tourist attraction, it seems incredible that Canadian National Railways and some bus line could not co-operate in an experiment to see if there is a market that will justify making this infrequent arrangement a permanent, regularly scheduled, daily, five-hour service. It requires no additional rail service and perhaps only minor adjustments in the operations of one of the two major bus lines serving the Niagara Peninsula. The bus terminal at Niagara Falls is much more conveniently located for tourists than CN's passenger station.

Extending some or all of CN's Toronto-Windsor runs so they will terminate at the Amtrak Terminal in Detroit, where connecting service to and from Chicago is offered, would seem like a reasonable way to co-ordinate rail services in the public interest. Extending the suggested Niagara Falls bus connection to include Buffalo would get one connecting bus route to do a job that now takes two separate rail routes.

Vast sums of money have been spent on research related to passenger transportation technology and hardware. Most of it will be wasted if nothing is done to make more efficient use now of what we already have. The growth of regularly scheduled services by all modes of transport has levelled off, if it is not already in a state of decline, while the travel industry channels more and more traffic to special charter operations that serve no serious public need whatever.

One hears much talk about plans for a consolidated rail-bus-air terminal to replace Toronto Union Station when the new Metro Centre development is completed. After two recent renovations of the CN passenger terminal at London, Ontario, the railway and bus lines there still have not done anything about an economical consolidation of facilities although the terminals are just a block apart, separated only by an automobile parking lot.

Immediate action is necessary to bring about complete intermodal ticketing arrangements, consolidation of terminals in every city that has separate bus and rail facilities, better connections between different modes, and new time-table publications that embrace all modes of transport. These goals should be a major consideration in any passenger service that is dealt with by regulatory agencies.

There is a brief schedule on the back outlining some of the key train schedules mentioned in the brief.

The supplementary brief I have prepared brings up to date a timetable change that took effect primarily on Canadian Pacific. I will read that.

Supplementary statement of Arthur W. Weber before the House of Commons Standing Committee on Transport and Communications, May 30, 1972.

Time-table changes effective April 30, 1972, have resulted in a deterioration of Windsor-Buffalo all-rail service outlined in the statement prepared for the hearings scheduled in January.

CN Train 142, formerly CN Train 50, now departs Windsor at 7.20 a.m. Daylight Saving Time, arriving in Burlington at 10.57 a.m. Daylight Saving Time. Despite this new timing, which made the connection with CP Train 321 more secure by 10 minutes, CP rescheduled its Buffalo run to depart Burlington at 10.33 a.m. Daylight Saving Time.

## [Interprétation]

Les habitants de Détroit qui veulent actuellement faire un voyage aller-retour d'une journée en train jusqu'à Niagara Falls dépendent des agents de voyage qui nolisent leurs propres autobus pour faire la correspondance avec les trains à Burlington. J'ai moi-même offert ce service 28 jours seulement, l'année dernière, mais plus de 3,000 personnes l'ont utilisé. Compte tenu de la population de la région Détroit/Windsor et vu la réputation qu'a Niagara Falls d'être l'attraction touristique la plus populaire de l'Amérique du Nord, il semble incroyable que les Chemins de fer nationaux du Canada et certaines compagnies d'autobus ne puissent pas collaborer à une expérience afin de voir s'il existe un marché qui justifierait la transformation de ce système sporadique en un service quotidien permanent et régulier de cinq heures. Il n'exige pas de trains supplémentaires et peut-être seulement des modifications mineures à apporter au fonctionnement de l'une des deux compagnies principales d'autobus desservant la péninsule du Niagara. La gare d'autobus de Niagara Falls est placée à un endroit beaucoup plus commode pour les touristes que la gare du CN.

Prolonger certains ou tous les trains Toronto-Windsor du CN jusqu'à la gare Amtrak de Détroit, où un service de correspondances pour aller à Chicago ou en revenir est disponible, serait, semble-t-il, une façon raisonnable de coordonner les services ferroviaires dans l'intérêt du public. Si l'on prolongeait jusqu'à Buffalo le service d'autobus suggéré pour Niagara Falls, un seul service d'autobus, avec correspondances, fournirait un service qui exige actuellement deux trajets ferroviaires distincts.

On a affecté de fortes sommes d'argent à des recherches concernant la technique et les instruments de transport des voyageurs. La majeure partie de cet argent sera gaspillée si l'on ne fait rien pour utiliser plus efficacement, dès maintenant, ce que nous avons déjà. La croissance des services réguliers offerts par tous les moyens de transport plafonne (si elle n'est pas déjà en train de décliner) alors que l'industrie des voyages dirige une clientèle de plus en plus nombreuse vers des services spéciaux par véhicules nolisés, qui ne répondent à aucun besoin sérieux du public.

On entend beaucoup parler d'un projet de gare intégrés air-rail-autobus qui remplacerait la gare Union de Toronto lorsque sera terminé le nouvel aménagement central métropolitain. Après deux rénovations récentes de la gare du CN à London, Ontario, les compagnies d'autobus et de chemin de fer n'ont encore rien fait pour intégrer d'une façon économique leurs installations, bien que leur gare ne soit séparée que par un terrain de stationnement.

Il faut agir dès maintenant pour conclure des ententes de correspondance totale entre les divers moyens de transport, intégrer les gares dans toutes les villes qui ont des terminus d'autobus et de train distincts, améliorer les correspondances entre les différents moyens de transport et publier de nouveaux indicateurs portant sur tous les moyens de transport. Ces objectifs devraient faire l'objet d'une étude approfondie de la part des organismes de réglementation lorsqu'ils s'occupent de questions concernant les services de transport des voyageurs.

Il y a une courte annexe au mémoire qui donne un exemple des horaires de trains mentionnés dans le mémoire.



[Text]

Connecting service for the Windsor-to-Buffalo patrons no longer exists.

CP Train 322 now leaves Buffalo at 5.30 p.m. Daylight Saving Time, arriving in Burlington at 7.45 p.m. Daylight Saving Time. Connection to westbound CN train 147, departing for Burlington at 8.13 p.m. daylight saving time is still available.

• 1705

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Weber. Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** I do not have a question, I would just like to compliment Mr. Weber on a very practical suggestion to this Committee and something that a person skilled in his art as a travel agent could uncover. I commend you on that. It further points up the obvious, what is apparently becoming obvious is these railroad companies really do not want to co-operate.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. McCutcheon. Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** I just want to say as Mr. McCutcheon has said too that the brief points out what is said here by so many people but much better than anybody else has stated it so far. It appears that they are deliberately scheduling the trains so people will not use them, so they will be discouraged from using them. When you point out that there were 3,000 people using this connection last year and this year, if I understand your brief correctly, they cannot make that same connection. Is that right?

**Mr. Weber:** No, the 3,000 people are using bus connections that I charter myself.

**Mr. Whelan:** Because there is no rail connection. You charter the bus then to meet the train at Burlington.

**Mr. Weber:** Yes, but the connection that has been broken is the Buffalo connection of the Canadian Pacific from Burlington.

**Mr. Whelan:** How many people used that?

[Interpretation]

Le mémoire supplémentaire a trait à un changement dans les indicateurs qui vient d'être mis en vigueur par le Canadien Pacifique. Je vous le lis.

Déclaration supplémentaire de M. Arthur W. Weber devant le comité permanent des Transports et des Communications le 30 mai 1972.

Des changements dans les indicateurs entrant en vigueur le 30 avril 1972 ont eu pour résultat d'aggraver la

situation en ce qui concerne le service ferroviaire reliant Windsor à Buffalo dont il est fait mention dans la déclaration préparée en vue des réunions d'abord prévues pour le mois de janvier.

Le train 142 du CN, anciennement le train 50 du CN, quitte maintenant Windsor à 7h.20 du matin, heure avancée, pour entrer à Burlington à 10h.57 du matin, heure avancée toujours. Malgré le fait que ce nouvel horaire permettait une marge de dix minutes pour la correspondance avec le train 321 du CP, le CP a changé l'heure de départ du train à destination de Buffalo qui part maintenant de Burlington à 10h.33 du matin, heure avancée. La correspondance pour le trajet Windsor-Buffalo n'est donc plus possible.

Le train 322 du CP part maintenant de Buffalo à 5h.30 de l'après-midi, heure avancée, et entre à Burlington à 7h.45 de l'après-midi, heure avancée. Il est encore possible de rencontrer le train 147 du CN qui part en direction ouest pour Burlington à 8 h. 15 p.m., heure avancée de l'est.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Weber. Monsieur McCutcheon.

**M. McCutcheon:** Je n'ai pas de questions. Je voudrais simplement féliciter M. Weber de sa suggestion pratique au Comité sur un point que seule une personne compétente dans l'agence de voyage pouvait découvrir. Je vous en félicite. De plus en plus nous constatons que les compagnies de chemin de fer ne veulent vraiment pas collaborer.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur McCutcheon. Monsieur Whelan.

**M. Whelan:** Comme M. McCutcheon je suis d'accord pour dire que ce mémoire dit plus et mieux que tous les autres témoignages entendus jusqu'à date. Il semble que les horaires de trains soient fixés de façon à décourager les passagers d'y recourir. Quand on voit que trois mille personnes se servaient de cette jonction l'année dernière et, si j'ai bien compris le sens de votre mémoire, il leur est impossible d'en faire autant cette année. Est-ce vrai?

**M. Weber:** Non, les trois mille personnes doivent recourir au service d'autobus nolisé par moi-même.

**M. Whelan:** Parce qu'il n'y a pas de correspondance par chemin de fer. Alors vous nolisez un autobus pour rencontrer le train à Burlington.

**M. Weber:** Oui, mais la correspondance supprimée est celle du Canadien Pacifique pour le trajet Burlington-Buffalo.

**M. Whelan:** Combien de passagers y recouraient?

[Texte]

**Mr. Weber:** It was a very obscure connection.

**Mr. Whelan:** It was not advertised in the timetables or anything?

**Mr. Weber:** No.

**Mr. Whelan:** Why is that? Is there any reason for that?

**Mr. Weber:** I do not know. It is just that . . .

**Mr. Whelan:** You do not make these trips . . .

**Mr. Weber:** . . . the CP had one train and the Canadian National had another one and they both met at the station but I do not think the management of one was in touch with the management of the other about it.

**Mr. Whelan:** You do not make a comparison but you do compare to a certain extent with Amtrak that lists some connections that are not in the timetables on its own type of program.

**Mr. Weber:** Yes.

**Mr. Whelan:** Is this common in the United States for organizations such as Amtrak?

**Mr. Weber:** The Amtrak timetable lists all of the non-Amtrak passenger train schedules in the United States, the ones that are still operating for the required five years, that would be the Denver and Rio Grande between Denver and Salt Lake City. Some railroads in the United States though, I believe, did not join Amtrak but still are promoting some passenger service quite a bit.

**Mr. Whelan:** You say they should terminate the run into Windsor and Detroit. Did they not used to do that?

**Mr. Weber:** They used to carry the train across on a ferry boat and they had bus connections.

**Mr. Whelan:** Yes, they had buses at one time.

**Mr. Weber:** They never did have a bus connection for the early morning train from Windsor though . . .

**Mr. Whelan:** They never had?

**Mr. Weber:** They never had a bus connection coming over from Detroit to the early morning train from Windsor.

**Mr. Whelan:** They had to get out of there on their own then.

**Mr. Weber:** It has been more difficult than ever since 1969 when Michigan has not been observing daylight saving time, this train has been leaving Windsor as early as 6 o'clock Michigan time. It is now 6:20 Michigan time which is quite early for Detroiters to get over.

**Mr. Whelan:** Yes.

**Mr. McCutcheon:** Would you allow a supplementary, Mr. Whelan, at this time?

[Interprétation]

**M. Weber:** Cette correspondance était plutôt négligée.

**M. Whelan:** On n'en parlait pas dans les horaires ou ailleurs?

**M. Weber:** Non.

**M. Whelan:** Pourquoi pas? Est-ce qu'il y a une raison?

**M. Weber:** Je ne sais pas. C'est que—

**M. Whelan:** On ne fait pas ce voyage—

**M. Weber:** —le CP et le CN avaient tous deux des trains qui se rencontraient en gare mais les autorités de l'une ou de l'autre compagnie ne se rencontraient guère.

**M. Whelan:** Vous n'avez pas fait cette comparaison, mais, jusqu'à un certain point, ce cas ressemble à Amtrak qui donne des listes de correspondance qui n'apparaissent pas sur leur propre horaire.

**M. Weber:** Oui.

**M. Whelan:** Les organisations américaines telle qu'Amtrak le font-elles habituellement?

**M. Weber:** L'horaire Amtrak donne tous les horaires de trains pour voyageurs pour les compagnies autres qu'Amtrak aux États-Unis, les compagnies qui exploitent encore pendant les cinq années obligatoires, comme Denver et Rio Grande entre Denver et Salt Lake City. Je crois que certains chemins de fer américains ne se sont pas reliés à Amtrak mais continuent à promouvoir considérablement leur service aux voyageurs.

**M. Whelan:** Vous semblez vouloir mettre fin au service allant à Windsor et Détroit. Ne le faisaient-ils pas auparavant?

**M. Weber:** On transportait le train par transbordeur et on organisait les correspondances d'autobus.

**M. Whelan:** Oui, à un moment il y avait des autobus.

**M. Weber:** Ils n'ont jamais eu de correspondance d'autobus pour le train provenant de Windsor tôt le matin même . . .

**M. Whelan:** Il n'y en avait pas?

**M. Weber:** Aucune correspondance par autobus n'était disponible. Pour aller de Détroit à Windsor afin de prendre le premier train du matin.

**M. Whelan:** Ils devaient se débrouiller eux-mêmes.

**M. Weber:** La difficulté accroit depuis 1969 alors que le Michigan n'a pas adopté l'heure avancée de l'est et que le train quitte Windsor aussitôt que 6 h. 00, à l'heure de Michigan. Les gens de Détroit doivent partir très tôt pour rencontrer le train qui part actuellement à 6 h. 20, selon leur heure.

**M. Whelan:** Oui.

**M. McCutcheon:** Monsieur Whelan, me permettriez-vous de poser une question supplémentaire tout de suite?



[Text]

**Mr. Whelan:** Yes.**Mr. McCutcheon:** Mr. Weber, does not CP have a tunnel in Windsor through which their passenger train used to cross?**Mr. Weber:** Penncentral does. This is the only Detroit-Windsor tunnel I know.**Mr. McCutcheon:** But that is their old PC station.**Mr. Weber:** Yes, it comes out at their PC station.**Mr. McCutcheon:** In other words, my point is this. If there were co-operation between CP, CN and as you have mentioned now Penn Central, a connection could be made with Amtrak without ever having to use the ferry or a bus or anything of the nature. It is physically possible. It is there, is it not?**Mr. Weber:** I do not know whether the trackage layout now is as efficient as it should be for such an operation.**Mr. McCutcheon:** They would not have to build a new tunnel anyway, let us agree on that.**Mr. Weber:** No.**Mr. McCutcheon:** Thank you, Mr. Whelan.**The Vice-Chairman:** Mr. Whelan.**Mr. Whelan:** I wanted to ask Mr. Weber one further question. Do you feel, as an agent, that if properly improved rail service were available that you would be able to entice more people from Detroit to use that service.

• 1710

**Mr. Weber:** I do not think it has to be improved too much, but I think the railway could get more business if there were a regularly scheduled bus connecting between the train at Burlington and Niagara Falls and Buffalo. An individual could go anytime without having to go through a travel agent; just go over to Windsor, buy a ticket and get on and go.**Mr. Whelan:** You seem reserved in some of your statements about the service being desired. Is it because you have certain reservations that there may be repercussions against you as a tourist agent?**Mr. Weber:** No, I am not concerned about repercussions.**Mr. Whelan:** You are not concerned about it at all. But you do not feel the service has to be improved that greatly to get many more people using it.**Mr. Weber:** There are tremendous numbers of people using it now. In Windsor particularly they have a very aggressive salesman there. He has been sick for a month now, I believe.**Mr. Whelan:** You do not think that the rail service should be curtailed in the Windsor area?**Mr. Weber:** I do not see any need for it. I think the potential from the Detroit market has not quite been tapped yet.**Mr. Whelan:** I am of the opinion that we are not even scratching the market in Detroit. It is something like a chicken: you have to scratch for whatever you are going to get and I do not think we have even scratched the surface of it. Thank you, Mr. Chairman.

[Interpretation]

**M. Whelan:** Oui.**M. McCutcheon:** Monsieur Weber, le CP n'avait-il pas un tunnel à Windsor par lequel il faisait passer le train de voyageurs?**M. Weber:** Penncentral le fait. C'est le seul tunnel que je connaisse entre Détroit et Windsor.**M. McCutcheon:** C'est l'ancienne gare Penncentral.**M. Weber:** Oui, le tunnel finit à la gare Penncentral.**M. McCutcheon:** Voilà mon point. Autrement dit, s'il y avait coopération entre le CP, le CN et le Penncentral que vous venez de mentionner, il serait possible de rejoindre Amtrak sans avoir besoin de traverser, d'autobus ou de tout autre moyen. Il serait physiquement possible. Un lien physique existe, n'est-ce pas?**M. Weber:** Je ne sais pas si les lignes sont disposées d'une façon aussi efficace qu'il le faudrait pour ce service.**M. McCutcheon:** De toute façon, on est d'accord qu'il ne serait pas nécessaire de construire un nouveau tunnel.**M. Weber:** Non.**M. McCutcheon:** Je vous remercie, monsieur Whelan.**Le vice-président:** Monsieur Whelan.**M. Whelan:** Je voudrais poser une autre question à M. Weber. Si un service ferroviaire raisonnablement amélioré était disponible, croyez-vous, en tant qu'agent de voyage, qu'il serait possible d'encourager plus de voyageurs de Détroit à recourir à ce service.**M. Weber:** On n'a pas besoin de trop d'améliorations, mais je crois que le chemin de fer aurait plus de voyageurs si on prévoyait un service d'autobus régulier entre le train à Burlington, Niagara Falls et Buffalo. Un voyageur pourrait s'y rendre n'importe quand sans avoir recours à un agent de voyage; il n'a qu'à se rendre à Windsor, acheter un billet, monter à bord et partir.**M. Whelan:** Vous semblez hésiter à dire que ce service est souhaité. Ceci vient-il du fait que vous êtes un agent de voyage et que vous craignez des repercussions?**M. Weber:** Non, je ne crains pas de repercussions.**M. Whelan:** Vous n'êtes pas inquiet du tout. Mais vous ne voyez pas la nécessité de faire beaucoup d'améliorations pour amener les voyageurs à prendre le train.**M. Weber:** Un nombre très considérable y recourt actuellement. Un vendeur très adroit s'en occupe particulièrement à Windsor. Il est malade depuis un mois, je crois.**M. Whelan:** Vous ne voyez pas de raisons de réduire ce service par train dans la région de Windsor?**M. Weber:** Je n'y vois aucune raison. Le marché de Détroit est encore à peine exploité.**M. Whelan:** J'ai l'impression que nous ne faisons qu'effleurer le marché de Détroit. C'est un peu comme un poulet: il faut arracher les plumes avant d'arriver à la viande et j'ai l'impression que nous n'avons fait qu'effleurer ce marché. Je vous remercie, monsieur le président.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Whelan. Mr. Skoberg says he has a wee question; let us see how wee it is.

**Mr. Skoberg:** In your experience, how often have you not been able to obtain accommodation on the Canadian National when you were trying to organize a tour in the last two years?

**Mr. Weber:** I have been doing this for six years and on one occasion—I believe it was in April, maybe four years ago—I tried to put my party on a train at Burlington . . .

**Mr. Skoberg:** How large a party?

**Mr. Weber:** I cannot recall exactly; maybe 70 people. The conductor informed us when the train stopped that there were no seats and that we would have to stand up as far as London.

**Mr. Skoberg:** In your experience with your personalized travel service, how many connections do you make, say at Toronto, for transcontinental service with Canadian National?

**Mr. Weber:** I restrict myself exclusively to one-day tours to either Toronto or Niagara Falls.

**Mr. Skoberg:** You do not make arrangements for your customers or the people you are looking after to continue their tour across Canada?

**Mr. Weber:** I do not operate anything but my own escorted tours to Toronto or Niagara Falls.

**Mr. Skoberg:** Strictly with the Canadian National and no other trains.

**Mr. Weber:** Right.

**Mr. Skoberg:** May I then ask if you have any problems with the Canadian National in obtaining timetable schedules for those people whom you are looking after?

**Mr. Weber:** I do not provide the people with timetables who are going on my tours. Most of them are first-time train riders and I find that a lot of people will not get out to ride a train unless somebody organizes something for them to go as a group. A lot of people just have never ridden trains.

**Mr. Skoberg:** You probably gave this answer to Mr. Whelan but I did not quite get it. Through whom do you arrange your tours—which office and where?

**Mr. Weber:** The CN Windsor office.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Skoberg. Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Thank you, Mr. Chairman. On page 2 of your brief, Mr. Weber, you mention an application for discontinuance between Toronto and Buffalo. Is that CP or CN?

**Mr. Weber:** That would be Canadian Pacific, TH&B and PC. I do not know the status of the application but I do recall having seen notices on it posted in the station at Toronto some time ago. I do not know if this was in connection with the discontinuance of the Windsor-Toronto Train that went off some time ago or not.

[Interprétation]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Whelan. M. Skoberg déclare avoir une toute petite question; voyons voir.

**M. Skoberg:** Quand vous avez organisé des voyages au cours des deux dernières années, combien de fois vous a-t-il été impossible d'obtenir de réservations sur le Canadien National?

**M. Weber:** Pendant mes six années d'expérience, il est arrivé une fois—au mois d'avril, il y a quatre ans—où j'ai essayé de faire partir un groupe de Burlington . . .

**M. Skoberg:** Un groupe de combien de personnes?

**M. Weber:** Je ne me souviens pas exactement; peut-être soixante-dix personnes. Quand le train est arrivé en gare, le conducteur nous a dit qu'il n'y avait plus de sièges et que nous devions rester debout jusqu'à London.

**M. Skoberg:** Selon votre expérience, combien de correspondances avez-vous organisées à Toronto, en vue d'un voyage transcontinental pas les trains du Canadien National?

**M. Weber:** Je m'occupe exclusivement de voyages d'un jour, soit à Toronto, soit aux Chutes du Niagara.

**M. Skoberg:** Vous ne vous occupez pas de la suite du voyage de vos clients?

**M. Weber:** Je m'occupe seulement de mes propres voyages escortés à Toronto ou aux Chutes Niagara.

**M. Skoberg:** Seulement avec le Canadien National et aucun autre chemin de fer.

**M. Weber:** C'est exact.

**M. Skoberg:** Avez-vous rencontré des difficultés à obtenir les horaires du Canadian National pour vos clients?

**M. Weber:** Je ne distribue pas d'horaire à mes clients. La plupart voyagent par train pour la première fois. Je constate que beaucoup de personnes ne prennent jamais le train, à moins qu'il s'agisse d'un voyage organisé. Beaucoup de personnes n'ont jamais voyagé à bord d'un train.

**M. Skoberg:** Vous avez probablement déjà répondu à M. Whelan mais je n'ai pas tout à fait saisi votre réponse. Pour l'organisation de vos voyages à quel bureau et où vous adressez-vous?

**M. Weber:** Au bureau du CN à Windsor.

**M. Skoberg:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Skoberg. Monsieur McNulty,

**M. McNulty:** Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Weber, à la page 2 de votre mémoire vous parlez d'une demande de suppression de service entre Toronto et Buffalo. S'agit-il du CP ou du CN?

**M. Weber:** Il s'agit du Canadien Pacifique, du TH&B et du PC. Je ne sais pas à quel stade la demande est rendue, mais je me souviens d'avoir vu des avis affichés à la gare de Toronto il y a quelque temps. Je ne pourrais certifier qu'il s'agissait du service Windsor-Toronto, lequel a été supprimé il y a quelque temps.



[Text]

**Mr. McNulty:** At the bottom of the page, what is the purpose of the bus connections between Grimsby and St. Catharines? Do they go by bus?

**Mr. Weber:** I do not understand their purpose myself.

**Mr. McNulty:** I have never heard of them.

**Mr. Weber:** But they are there. If you buy a ticket via Canadian National from Windsor to Niagara Falls, you can get off at Dundas and get on a Canada Coach Lines bus that meets some of the trains to go down into Hamilton—the railway station, it says in the timetable—and then the ticket of course is honoured the rest of the way on Canada Coach Lines buses between Hamilton and . . .

• 1715

**Mr. McNulty:** If they wanted to they could lay over, for instance, and instead of continuing on in the train they could take a bus later.

**Mr. Weber:** They could, yes.

**The Vice-Chairman:** Are there any more questions? This completes the brief of Mr. Arthur Weber. On behalf of the Committee I wish to thank you.

Gentlemen, we now have Mr. Jim Moore from the Greater Windsor Industrial Commission.

**Mr. J. R. Moore (Secretary, Greater Windsor Industrial Commission):** Mr. Chairman and members of the Committee, because of the hour of the day and the length of the hearings, I will try to be brief. I gave the Clerk copies of my brief, so he will have these for you.

The Greater Windsor Industrial Commission is the official industrial development agency for both the City of Windsor and the County of Essex. Because of the obvious connection between transportation and communications and industrial development, we are vitally interested in transportation and communications facilities and services and it is on the basis of this concern that we are making this submission to you today.

I would like to thank you for the privilege of appearing before the Committee and I would also like to express our particular appreciation to the member for Essex-Windsor, Mr. Eugene Whelan, who has made a special effort to inform us of these hearings and to assist us in being here.

**Mr. Whelan:** I did not write that, either!

**Mr. Moore:** Briefly, the Greater Windsor Industrial Commission strongly supports the continuation and, in fact, improvement as required of the present passenger rail service between Toronto and Windsor. We believe that any move towards substitution of bus or other lesser service in this vital transportation corridor would not only be to the detriment of Windsor and Essex County but to the country as a whole.

A number of factors have led us to this position. The very location of Windsor, which is adjacent to Detroit—and a previous witness indicated he makes a living by bringing Detroit people on the Canadian railways—and about 250 miles distant from Toronto, which is a Canadian city of comparable size and influence, has given the Windsor and Essex County area some particular and unique transport and communications facilities and services. These patterns of service have tended to affect Windsor and Essex County culturally as well as economically, giving the area, perhaps, a greater U.S. and a lesser Canadian orientation.

This United States shadow was greater in the past than it is today, largely due to the fact that transport and

[Interpretation]

**M. McNulty:** Au bas de la page, quel est le but de cette correspondance par autobus entre Grimsby et St. Catharines? Les gens voyagent-ils par autobus?

**M. Weber:** Je n'y comprends rien moi-même.

**M. McNulty:** J'en entends parler pour la première fois.

**M. Weber:** Mais il y en a. Si vous achetez un billet du CN pour le trajet Windsor-Chutes Niagara, vous arrêtez à Dundas pour prendre l'autobus Canada Coach Lines qui rencontre des trains allant vers Hamilton—la gare du chemin de fer, selon l'horaire—et on accepte votre billet pour le reste du voyage à bord du Canada Coach Lines entre Hamilton et . . .

**M. McNulty:** S'ils le voulaient, les voyageurs pourraient attendre, par exemple, et au lieu de continuer dans le même train, prendre l'autobus un peu plus tard.

**M. Weber:** Ils pourraient faire cela, en effet.

**Le vice-président:** Y a-t-il d'autres questions? Cela termine le mémoire de M. Arthur Weber. Je vous remercie au nom du Comité.

Messieurs, M. Jim Moore de la Greater Windsor Industrial Commission prendra maintenant la parole.

**M. J.-R. Moore (Secrétaire de la Greater Windsor Industrial Commission):** Monsieur le président et messieurs les députés, étant donné l'heure et la longueur des témoignages, j'essaierai d'être bref. J'ai donné au greffier des exemplaires de mon mémoire, et il vous les distribuera.

La Greater Windsor Industrial Commission est l'organisme officiel de développement industriel de la ville de Windsor et du comté d'Essex. Étant donné la relation évidente qui existe entre les transports et les communications et le développement industriel, nous nous intéressons vivement aux moyens et aux services de transport et de communication, et c'est pour cette raison que nous vous présentons aujourd'hui ce mémoire.

J'aimerais vous remercier de me donner l'occasion de témoigner devant vous et j'aimerais en particulier exprimer notre reconnaissance au député d'Essex-Windsor, M. Eugene Whelan, qui nous a informé de ces audiences et qui a fait en sorte que nous puissions être ici aujourd'hui.

**M. Whelan:** Ce n'est pas moi qui ai rédigé le rapport, cependant!

**M. Moore:** Brièvement, la Greater Windsor Industrial Commission est fortement en faveur du maintien et, en fait, de l'amélioration du service voyageurs entre Toronto et Windsor. Nous croyons que toute mesure visant à substituer un service d'autobus ou autre moyen de transport moins rapide à celui du chemin de fer sur cette ligne essentielle se ferait au détriment, non seulement du comté de Windsor et d'Essex, mais du pays tout entier.

Un certain nombre de raisons nous amènent à prendre cette position. Sa situation géographique, dans le voisinage immédiat de Détroit,—un témoin a déjà souligné qu'il gagnait sa vie en transportant les habitants de Détroit jusqu'aux chemins de fer canadiens—et à environ 250 milles de Toronto, qui est une ville canadienne d'une grandeur et d'un rayonnement aussi importants, ont doté le comté de Windsor et d'Essex d'un réseau de transport et de communications particulier et unique. Ces services ont eu une influence aussi bien culturelle qu'économique sur le comté, lui donnant un visage plus américain que canadien.

Cette «ombre» américaine se fait aujourd'hui moins sentir que dans le passé, en grande partie parce que les

## [Texte]

communications facilities within Canada have improved to such an extent that it offsets some of the strong U.S. influence.

Some of these improvements include the addition of Nordair scheduled air passenger service between Windsor and Hamilton and points east; the completion some years ago of the MacDonald-Cartier freeway between London and Tilbury and the increasing Canadianization of our local news media, which is largely due to the higher Canadian content requirements of the Canadian Radio-Television Commission.

These developments, together with several changes in the private sector, such as the movement into Windsor and Essex County of more national Canadian retail organizations and financial institutions, has resulted in a much greater awareness in this area of the rest of Canada and in a greatly increasing movement of people between this area and other parts of Canada, and railway service naturally plays an important role in this movement of people.

I might add that Windsor's nearness to the midwest United States has not been without certain advantages, particularly to our manufacturing sector. More than 50 per cent of the goods manufactured in Windsor and in Essex County are exported, mostly to the midwestern United States, and this contributes substantially on the positive side of the ledger to Canada's over-all balance of payments situation.

At the same time, however, Windsor and Essex County manufacturers have not made the kind of penetration into the over-all Canadian market that would be expected from a manufacturing centre of this magnitude. I might say that Windsor and Essex County is the fifth largest manufacturing centre in all of Canada, ranking after Toronto, Montreal, Hamilton and Vancouver. These particular disadvantages that Windsor and Essex County suffer from with regard to freight transport to the central Canadian areas of Montreal and Toronto have been well documented, and I believe they were well covered this morning by the representatives from Chatham and Sarnia, so I will not go into this at all.

However, I would make the point, that the movement of persons is often as vital as the movement of goods in the conduct of business, and because of this we believe that adequate passenger service is just as important as adequate freight service in contributing to the long-term economic viability of this geographic region.

Our comments so far have been directed primarily to the immediate Windsor-Essex County area. As was indicated earlier, we believe that the rail passenger service between Toronto and Windsor is a benefit to the entire Southwestern Ontario area.

This area, ranging from Windsor as far East as Oshawa and Niagara Falls, has been one of the fastest growing regions in the entire country over the past 10 years. It is expected to continue to develop rapidly and substantially in the foreseeable future. The power and steel developments on the North shore of Lake Erie and the Nanticoke and Norfolk County area are just one indication of this kind of growth. Because of this, and the continuing urbanization and concentration of population in this entire area, and in particular in the established centres like London, and Chatham and Windsor, we believe that continued passenger rail access to Toronto, and perhaps even one day commuter service to Toronto, are and will remain vital.

On the basis of the need for strong transport and communications links to be maintained between Windsor and

## [Interprétation]

services de transport et de communications à l'intérieur du Canada se sont améliorés à un tel point qu'ils contrebalancent l'influence américaine.

Parmi ces améliorations, citons notamment la mise sur pied d'un service aérien régulier entre Windsor et Hamilton et certaines localités situées à l'est, l'achèvement il y a quelques années de l'autoroute Macdonald-Cartier qui relie London et Tilbury, et le contenu de plus en plus canadien des programmes de radio et de télévision par suite des directives du CRTC.

Ces événements, ajoutés aux changements qui se sont produits dans le secteur privé, par exemple l'établissement dans le comté de Windsor et d'Essex d'un plus grand nombre de magasins de détail et d'établissements financiers canadiens, ont contribué à faire naître dans notre région une conscience nationale plus forte et à amener la population à visiter les autres régions du Canada, il va sans dire que le service ferroviaire joue un grand rôle à cet égard.

Je dois peut-être ajouter que le voisinage du midwest américain a aussi eu des avantages, en particulier pour notre secteur industriel. Plus de 50 p. 100 des biens fabriqués dans le comté de Windsor et d'Essex sont exportées, pour la plupart dans les États du midwest américain, et cela contribue grandement à assainir la balance canadienne des paiements.

Cependant, les industriels de Windsor et du comté d'Essex ne sont pas entrés sur le marché canadien dans l'ensemble de façon aussi importante qu'on aurait pu l'espérer pour un centre de cette envergure. Windsor et le comté d'Essex sont la cinquième plus grande région industrielle au Canada, après Toronto, Montréal, Hamilton et Vancouver. On a beaucoup parlé des inconvénients du transport vers le centre du Canada dont souffrent Windsor et le comté d'Essex. Les représentants de Chatham et de Sarnia ont bien cerné le problème ce matin, je n'aborderai donc pas ce sujet.

Je voudrais cependant faire remarquer que le transport des personnes est tout aussi vital que le transport des marchandises pour la bonne marche des affaires. Étant donné cela, un service de voyageurs adéquat est tout aussi important qu'un bon service voyageurs adéquat est tout aussi important qu'un bon service de fret, en ce qui concerne la viabilité à long terme de cette région.

Nos observations ont principalement portées sur la région de Windsor et d'Essex. Comme nous l'avons souligné plus tôt, nous croyons que le service passagers entre Windsor et Toronto profite à toute la région du sud de l'Ontario.

Cette région, qui s'étend de Windsor jusqu'à Oshawa et les chutes Niagara dans l'est, connaît depuis dix ans une expansion des plus rapides au Canada. On prévoit que cette tendance se poursuivra à l'avenir. L'expansion de l'acier et de l'électricité sur la rive nord du lac Erie, le Nanticoke et dans le comté de Norfolk sont autant d'exemples de ce progrès. A cause de cela, de l'urbanisation croissante et de la concentration de population dans toute la région, mais surtout dans les centres anciens comme London, Chatham et Windsor, nous croyons qu'il faut continuer de desservir la région à partir de Toronto et même d'offrir un jour un service d'abonnés.

Il nous faut un important réseau de transport et de communication entre Windsor et le reste du Canada pour des raisons d'identité nationale et de rentabilité économique. Il faut aussi offrir des moyens suffisants pour transporter les gens qui vivent dans cette région grandissante



[Text]

the rest of Canada, for reasons of both national identity and economic viability, and for the need to maintain good facilities for the movement of people throughout this important and growing region of Canada and along this busy Toronto-London-Windsor traffic corridor—for all these reasons the Greater Windsor Industrial Commission strongly recommends that the present rail passenger service between Windsor and Toronto be maintained and, in fact, improved as required. Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Moore, for a well prepared brief. Mr. Saltzman.

**Mr. Saltzman:** Thank you Mr. Chairman. In view of the very strong position taken in this brief about the importance of passenger services East of Windsor, and because of the need to ship freight and so on, can you say why the Greater Windsor Industrial Commission did not make representation before the transportation board on the discontinuance of the CPR passenger service involved?

**Mr. Moore:** First of all, Mr. Chairman, this is going back a number of years. I think if I may say so, we have made representations both as the Greater Windsor Industrial Commission and also in particular to the Transportation Committee of the Windsor Chamber of Commerce, a number of times. Probably we did not make representation at that particular time because there existed, I think, what was generally recognized as a duplication of service between CP and CN. I would say that was basically the reason for us not making representations at that time.

**Mr. Saltzman:** That is all.

**The Vice-Chairman:** Any other questions? Mr. Danforth.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, I appreciate the opinions of the witnesses before us right now, and I would like to ask this question: when you talk about the present system being maintained and improved as required, do you believe that under certain circumstances passenger service from Windsor to points East or points West is adequate at the present time?

• 1725

**Mr. Moore:** Mr. Chairman, in answer to Mr. Danforth's question, I have not personally travelled on the train for about two years so I cannot speak from personal experience of the present situation. I would say that it is adequate. Maybe I should underline the word "adequate". It is just adequate. It could be markedly improved. I am not a technical expert as some of the witnesses who have appeared before you today are but I would say that there is room for improvement. I would agree with Mr. Whelan's observation that with 4 or 5 million people living in Detroit and with many of these people making Toronto, in particular, a very popular week-end travel spot that there has to be a big potential for this business.

**Mr. Danforth:** I am sorry I did not elaborate more. My question was not on the type of the service as we were discussing in other briefs. The information I was trying to garner is whether there are, for example, sufficient trains leaving and arriving at Windsor and at the times that seem reasonable. This is what I meant by adequate service. Could there be a rescheduling that would be more advantageous to the travelling public and would more passenger service be necessary to achieve the ultimate goal that I am sure we all wish to see?

[Interpretation]

du Canada et dans le corridor de circulation dense de Toronto-London-Windsor. Par conséquent, la Greater Windsor Industrial Commission recommande fortement qu'on continue à offrir et à améliorer au besoin le service passagers entre Windsor et Toronto. Je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Moore, de votre exposé bien préparé. Monsieur Saltzman.

**M. Saltzman:** Merci, monsieur le président. Étant donné la prise de position assez nette de cet exposé au sujet du service aux passagers à l'est de Windsor et à cause de la nécessité de transporter le fret, pouvez-vous dire pourquoi la Greater Windsor Industrial Commission n'a pas présenté de doléances au conseil des transports au sujet de la suppression par le CP de son service aux passagers.

**M. Moore:** D'abord, monsieur le président, cela remonte à plusieurs années en arrière. Nous avons présenté à plusieurs reprises des doléances en tant que Greater Windsor Industrial Commission, en particulier au Comité des transports de la Chambre de commerce de Windsor. Nous ne nous sommes pas fait entendre à cette occasion en particulier, car le CN et le CP offraient exactement le même service. C'est là la raison principale de notre silence à cette époque.

**M. Saltzman:** C'est tout.

**Le vice-président:** Y a-t-il encore des questions? Monsieur Danforth.

**M. Danforth:** J'ai bien aimé l'opinion des témoins ici présents. Je voudrais poser cette question lorsque vous parlez de la poursuite et de l'amélioration du service actuel, croyez-vous qu'étant donné les circonstances, le service passagers de Windsor vers l'est et l'ouest est suffisant à l'heure actuelle?

**M. Moore:** Monsieur le président, pour répondre à la question de M. Danforth, je dois vous dire que je n'ai pas pris le train depuis deux ans à peu près. Je ne peux donc pas parler de la situation actuelle en puisant dans ma propre expérience. La situation me semble néanmoins acceptable, en précisant qu'elle l'est tout juste. Elle pourrait être sensiblement meilleure. Je ne suis pas un expert comme quelques-uns des témoins qui ont parlé aujourd'hui, mais je pense que la situation peut être améliorée. Je pense comme M. Whelan qu'il est vraiment possible de faire quelque chose. N'oublions pas qu'un grand nombre des quatre ou cinq millions de personnes qui vivent à Detroit viennent fréquemment à Toronto, surtout pour y passer leurs fins de semaine.

**M. Danforth:** Je regrette de ne pas m'être exprimé plus clairement. Nous avons discuté de la qualité du service à propos d'autres exposés. Je voulais plutôt vous demander s'il y a suffisamment de trains s'arrêtant à Windsor à des heures raisonnables. C'est pour cette raison que j'ai parlé de service adéquat. Est-ce qu'il serait possible d'avoir un horaire qui correspondrait mieux aux désirs des passagers? Est-ce qu'il sera nécessaire d'augmenter le nombre des trains pour arriver au but visé par nous tous, j'en suis sûr?

[Texte]

**Mr. Moore:** Mr. Chairman, I would say that my general observation would be that the present schedules are not bad. They may not be perfect. There certainly could be improvements in connections. Generally speaking, they are reasonably adequate. There is certainly room for improvement.

**Mr. Danforth:** May I phrase my question another way? I am certainly only seeking information. Is it possible, under the present schedule, for a businessman to leave Windsor at any time in the morning, whether it be 6 o'clock, 7 o'clock or 5 o'clock, go to Toronto, conduct business for the day and return the same evening? Is this service possible under the present schedule?

**Mr. Moore:** Yes, this is possible. The time the businessman would have in Toronto would be some hours less than if he were to do the same thing by air.

**Mr. Danforth:** I see. I have no further questions.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.  
Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** Mr. Chairman to Mr. Moore, you point out that the Windsor area is made up of a lot of different ethnic groups. Do you have any record of people coming from other parts of Canada—people from Quebec, Newfoundland, Nova Scotia—to work in the industries in the city? Is that not a large percentage of the population there and a well recognized group too?

**Mr. Moore:** Yes, I would say that it is. We do not have figures available on this but I think just in general terms most of the growth in population in Essex County over the past 5 or 10 years has come about due to immigration rather than births over deaths. A good deal of this immigration is from other parts of the country as Mr. Whelan points out, not from outside the country.

**Mr. Whelan:** Most of them are working people in the factories and that but they would use the rail service to visit their relatives where they came from whether it be east or west if there was passenger service provided. Is that not so?

**Mr. Moore:** Yes, that is correct.

**Mr. Whelan:** That is all, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. This completes the Greater Windsor Industrial Commission's brief. May I thank Mr. Moore for coming here today. There is much information in this brief and I think it will be of great help to the Committee.

Thank you very much.

**Mr. Moore:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** The next witness will be Mr. Reeve William Bartja from Peter Island.

Mr. Bartja.

• 1730

**The Vice-Chairman:** Mr. Bartja.

**Mr. William Bartja (Reeve of Township of Pelee):** Mr. Chairman, ladies and gentlemen, this was popped on me kind of quick this morning. I am a farmer and I have not read a newspaper for about eight days. I understand that this is a meeting that was supposed to be held in January and was laid over. I went into the Clerk's office to make a call to Mr. Danforth this morning and his secretary was good enough to notify me that he was in Chatham at this meeting and I was supposed to be here. So I had to have a bath and catch a plane over and have a guy drive me down. That was eleven o'clock; I got here at one so I did not do

[Interprétation]

**M. Moore:** Je pense que l'horaire actuel n'est pas si mal que cela. Il n'est peut-être pas parfait. On pourrait améliorer les correspondances. Je pense que l'horaire est raisonnablement adéquat, mais on pourrait l'améliorer.

**M. Danforth:** Je vais formuler ma question autrement. Je ne cherche qu'à obtenir des renseignements. Est-ce que l'horaire actuel permet à un homme d'affaires de Windsor de prendre à 6 heures, 7 ou 5 heures du matin le train pour Toronto, y travailler pendant la journée et de retourner le même jour? Est-ce que l'horaire permet ce va-et-vient?

**M. Moore:** Oui. L'horaire du train lui laisserait néanmoins moins de temps de libre que s'il avait voyagé par avion.

**M. Danforth:** Je vois. C'est tout.

**Le vice-président:** Merci beaucoup.  
Monsieur Whelan.

**M. Whelan:** Monsieur le président, on vient de nous dire que beaucoup de groupes ethniques différents habitent dans la région de Windsor. Savez-vous s'il y a également des gens du Québec, de Terre-Neuve ou de la Nouvelle-Écosse qui viennent y travailler? Est-ce qu'ils ne forment pas également un grand groupe?

**M. Moore:** Oui. Je n'ai toutefois pas de chiffre précis à ce sujet. La population du comté d'Essex a, toutefois, surtout augmenté grâce à l'immigration et non pas grâce à une natalité accrue. Souvent il s'agit de gens qui ont immigré non pas de l'étranger, mais d'autres régions du Canada, comme l'a dit M. Whelan.

**M. Whelan:** La plupart d'entre eux travaillent dans les usines, mais ils utilisent le train, s'il y en a, pour rendre visite à leurs parents à l'Est ou à l'Ouest du pays. N'est-ce pas?

**M. Moore:** C'est juste.

**M. Whelan:** C'est tout, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Nous avons donc terminé avec l'exposé de la Commission industrielle de la région de Windsor. Je remercie M. Moore d'être venu. L'exposé nous fournit beaucoup de renseignements et il sera certainement très utile au comité.

Merci beaucoup.

**M. Moore:** Merci.

**Le vice-président:** Le prochain témoin est M. Reeve William Bartja de Peter Island.  
Monsieur Bartja.

**Le vice-président:** Monsieur Bartja.

**M. William Bartja (maire du canton de Pelee):** Monsieur le président, mesdames et messieurs, c'est presque un coup de poing que j'ai reçu ce matin. Je suis cultivateur et je n'ai pas lu un seul journal depuis huit jours. Je pense que cette séance devait avoir lieu en janvier mais qu'elle a été remise. J'ai téléphoné, du bureau de mon greffier, à monsieur Danforth ce matin et son secrétaire a eu la gentillesse de m'informer qu'il était à Chatham, à cette séance, et que je devais y être également. J'ai dû alors prendre un bain et sauter dans un avion pour me rendre jusqu'ici et ensuite me faire conduire en voiture par quelqu'un. Il était onze



[Text]

too bad. I had all these briefs and in the rush I forgot about bringing them, but I have one anyway.

**Mr. Whelan:** Which airport did you land at? Chatham airport?

**Mr. Bartja:** No, it is the one that is not licensed yet.

This brief was supposed to be presented January 25 and there have been a few changes since it was put out but I will read it to you. So, Mr. Chairman and gentlemen, the purpose of this brief is to set out the Township of Pelee's problems in relation to transportation.

Our township being on an island is dependent entirely either on boat or on air transportation, and we have problems with both. We do not have the alternatives of highway and railway that are available to residents on the mainland.

We will deal first with the matter of air transportation. For many years we have had a small airport with grass runways which were of course only able to accommodate light planes. During wet weather and especially during spring breakup the airstrips would become almost unusable.

Since no boats run during the winter months and we are entirely dependent on air travel from December until April, this is a matter that causes great anxiety among the residents of the island. The island population during the winter months is now only about 300 people and schools on the island only teach to grade 8. High school students are flown on weekends, and the conditions for safe flying at the airport is a matter of continuing anxiety to both the parents and the students.

All mail and supplies come and go by air. There are no hospital facilities on the island and any illness or accident requiring hospital treatment makes the need of an all-weather airport most imperative.

For these reasons, which have been stated as briefly as possible, representations have been made to have the airfield improved. The Department of Transport has agreed to build a paved landing strip on the present airport site. In the initial stage of the negotiation, the island was informed that the runway would have to be extended and that the township would have to purchase approximately an additional five acres of land to accommodate the increased length of the runway. This, the township was prepared to do. Then, late in the fall of 1971, the township was informed that the department was prepared to proceed with construction, but that the plans had been changed and a much longer runway would be installed that would require the township to purchase an additional 31.5 acres rather than the five acres discussed previously. The purchase of the additional land is a financial problem to the township. Our taxable assessment is only \$1,080,000 and to be faced with an expenditure that will be somewhat over \$20,000 will be a hardship to our few taxpayers.

Certainly, the township is grateful that the decision has been made to proceed with the construction because it is so badly needed and the township will co-operate to the fullest extent. At the present moment the land is being obtained by way of expropriation, and it is expected that work will commence on the project early in the coming spring.

We contend that the proposed length of the runway is more than the service of the island requires, and while we are prepared to co-operate fully with the Department of

[Interpretation]

heures et je suis arrivé à une heure de l'après-midi, ce qui n'est pas si mal. J'avais tous les mémoires et dans mon empressement, j'ai oublié de les amener, mais j'en ai quand même un.

**M. Whelan:** A quel aéroport avez-vous atterri? A l'aéroport de Chatham?

**M. Bartja:** Non, à celui qui n'a pas encore de licence.

Nous devons présenter ce mémoire le 25 janvier mais nous y avons apporté quelques modifications depuis et je vous en ferai lecture. Donc, mesdames et messieurs, ce mémoire vise à exposer les problèmes du canton de Pelee en matière de transport.

Étant donné que le canton est situé sur une île, il doit s'en remettre entièrement soit au transport par navire, soit au transport par avion, et nous éprouvons certaines difficultés avec chacun d'eux. Nous ne pouvons faire appel aux autres possibilités qu'offrent les routes et les chemins de fer dont jouissent les «continentaux».

Nous traiterons d'abord du transport aérien. Depuis de nombreuses années, nous avons un petit aéroport doté de pistes gazonnées qui ne pouvaient évidemment recevoir que des avions légers. Par temps pluvieux et particulièrement au début du printemps, les pistes devenaient inutilisables.

Puisqu'aucun navire ne peut naviguer durant l'hiver, nous dépendons uniquement de l'avion de décembre jusqu'au mois d'avril, et cela inquiète beaucoup la population de l'île. Au cours de l'hiver, il n'y a que 300 personnes dans l'île et les écoles n'enseignent pas au delà de la 8<sup>e</sup> année. Les étudiants du cours secondaire voyagent par avion durant les fins de semaine et les conditions de sécurité de vol à l'aéroport créent une angoisse incessante chez les parents et les étudiants.

Tout le courrier et toutes les marchandises arrivent et partent en avion. Il n'y a pas d'hôpital dans l'île et toute maladie ou tout accident qui nécessitent une hospitalisation rendent encore plus urgente la construction d'un aéroport dont on pourra se servir en tout temps.

En raison de ces faits que nous avons exposés aussi brièvement que possible, nous avons fait des démarches en vue de l'amélioration de l'aéroport. Le ministère des Transports a accepté de construire une piste d'atterrissage en dur sur l'emplacement actuel de l'aéroport. Au cours de la première étape des négociations, nous avons appris qu'il faudrait prolonger la piste et que le canton devrait faire l'achat d'à peu près 5 autres acres de terrains afin de permettre le prolongement de la piste. Le canton était tout disposé à le faire. Puis, vers la fin de l'automne de 1971, on nous informa que le ministère était prêt à commencer les travaux de construction, mais qu'on avait modifié les plans et qu'on aménagerait une piste beaucoup plus longue, pour laquelle le canton devrait acheter 31.5 acres, au lieu de 5 acres, comme prévue. L'achat de ces terrains supplémentaires pose un problème financier pour le canton. Notre évaluation imposable s'élève à \$1,080,000 et ce sera une dure épreuve pour les quelques contribuables du canton de faire un achat de plus de \$20,000.

Évidemment, le canton est très heureux que la décision d'entreprendre les travaux de construction ait été prise, parce que le besoin se fait très pressant. À cet égard, le canton est prêt à coopérer dans toute la mesure du possible. Pour le moment, nous pouvons acquérir ces terrains supplémentaires par voie d'expropriation, et nous nous attendons à ce que les travaux débutent au début du printemps prochain.

## [Texte]

Transport, the cost of acquiring the land will be a burden on the taxpayers. Therefore, we humbly request that consideration be given to providing some assistance in the purchase of the land required for the extension of the airport.

Now that, gentlemen, is the story on the airport and at the present time the contract has been let and work is supposed to commence at the end of this month which is today or tomorrow, but the equipment is not there yet. So we are asking for consideration towards some support in the purchase of this additional land. Mr. Whelan and Mr. Danforth know that at one time we had a population of 1,200. We are down to 300 now and there is very few of them to make up this burden. That is the airport problem.

• 1735

Now, I might as well bring in the boat problem. When I was down in Ottawa I met with Mr. Whelan and Mr. Danforth and some of the gentlemen involved. We want a different service than the one we are receiving from this boat. The only way that we can get it is to bring it to a head and it has taken an awfully long way about. You, gentlemen, are all with the Department of Transport and many of you are probably not fully aware of what is taking place. I am glad that I had a conversation with the Minister at the last meeting in Ottawa.

We are having another meeting on Thursday. I was informed that Captain MacLeod is coming to the island on Thursday for a meeting at two o'clock; I do not know whether it is going to be much of a success or not. But our problem regarding the boat transportation is as follows. The island is serviced by two boats. Hooper Motor Ships Limited is privately owned and operated, runs daily between Scudder and Leamington, and does not run on Sundays in the spring and fall. The M. V. Pelee Islander is operated by contract under a federal subsidy and runs from Leamington and Kingsville to Scudder. During the tourist season it runs also to Sandusky and berths there six nights a week. Our problem is related to the operation of the M. V. Pelee Islander. When this boat went into operation it operated seven days a week with two round trips per day but since that time the service has been gradually reduced.

First, the service was reduced to one trip per day, then the Sunday trip was removed. During the past summer the Saturday trip was discontinued. The last trip for the week left the island Friday evening and did not return until early Monday morning. This made it difficult for anyone wishing to come to the island on weekends because if they did not get to the dock at Kingsville by four o'clock Friday or if they had to be back on the mainland in time to go to work on Monday morning, they could not make the trip.

The feeling on the island is that this boat is subsidized to service Pelee Island but in fact it provides more service to Sandusky than it does to us. We therefore request that consideration be given to restoring seven-days-per-week service during the spring and fall schedule between Pelee Island and the mainland by the M. V. Pelee Islander. Details of the daily time scheduling could be left to be arranged between the boat operators and the island.

That is the end of the brief. I would like to read the schedule. Mr. Berry accepted the operation and his tender on this boat was accepted. This is the tender that he accepted it under. In 1962 this was effective from April 1 to June 8 and from September 11 to December 12. This is what we call spring and fall schedule. At that time on Mondays, Tuesdays, Thursdays and Saturdays, the boat

## [Interprétation]

Nous pensons que la longueur proposée est supérieure aux besoins réels de l'île, et quoique nous soyons prêt à coopérer avec le ministère des Transports, les frais d'acquisition de ces terrains seront un fardeau pour les contribuables. Par conséquent, nous demandons respectueusement qu'on étudie la possibilité d'apporter une aide à l'achat des terrains requis pour le prolongement de la piste.

Voilà, messieurs, l'histoire de l'aéroport. L'adjudication est faite et les travaux commenceront vers la fin du mois, c'est-à-dire aujourd'hui ou demain, mais le matériel n'est pas encore sur les lieux. Nous demandons donc qu'on étudie la possibilité de nous venir en aide afin que nous puissions acheter ces terrains supplémentaires. Messieurs

Whelan et Danforth savent qu'à une certaine époque, notre population s'élevait à 1,200 habitants. Actuellement, elle est réduite à 300 personnes dont très peu sont en mesure de supporter ce fardeau. C'est le problème de l'aéroport.

J'aimerais maintenant attirer votre attention sur un problème de la navigation. Lors de mon séjour à Ottawa, j'ai rencontré messieurs Whelan, Danforth et d'autres personnes. Nous voulons tous un meilleur service, et nous savions que la seule façon d'y parvenir était de saisir les autorités de cette question. Croyez-moi, ce fut long. Messieurs, vous faites tous partie du Ministère des Transports et beaucoup d'entre vous ne sont pas au courant de la situation. Je suis heureux d'avoir pu rencontrer monsieur le Ministre.

Nous aurons une autre entrevue jeudi. Je sais aussi que le capitaine MacLeod doit venir dans l'île jeudi pour assister à une réunion prévue pour deux heures. Je souhaite qu'elle soit un succès. En ce qui concerne le transport par bateau, le problème est celui-ci: deux bateaux sont chargés de desservir l'île. Le Hooper Motor Ships Limited, qui est détenu et exploité par des particuliers effectue le service quotidien entre Scudder et Leamington, sauf le dimanche, au printemps et à l'automne. Le M. V. Pelee Islander reçoit des subventions du gouvernement et fait la navette entre Leamington, Kingsville et Scudder. Pendant la saison touristique, il se rend aussi à Sandusky et y accoste six jours par semaine. C'est ce navire qui nous pose des problèmes. Quand il est entré en service, il naviguait sept jours par semaine, deux navettes par jours, mais depuis, le service a été réduit graduellement.

Premièrement, on a réduit à un tour par jour puis a supprimé celui du dimanche. Au cours de l'été dernier, on a supprimé le service du samedi. Le dernier départ de la semaine s'effectuait le vendredi soir et le retour tôt le lundi matin. Cela rendait les choses difficiles pour les personnes qui voulaient passer le week-end sur l'île: elles devaient être au quai à Kingsville, à quatre heures le vendredi. Il était tout aussi compliqué pour les gens d'arriver à temps au travail le lundi matin.

Les habitants de l'île estiment que ce bateau, qui est subventionné pour servir l'île Pelee, dessert en fait beaucoup plus Sandusky. Par conséquent, nous vous demandons d'étudier la possibilité de rétablir le service quotidien réparti sur les sept jours de la semaine, pendant le printemps et l'automne. Les détails concernant l'horaire pourraient être laissés aux armateurs et aux autorités de l'île.

C'est en résumé ce que le mémoire contient. J'aimerais maintenant vous lire l'horaire. La soumission de monsieur Berry a été acceptée et il assurera le service. En 1962, le navire était mis en service du 1<sup>er</sup> avril au 8 juin, au printemps, et du 11 septembre au 12 décembre, à l'automne. A cette époque, le navire traversait quatre fois les lundi,



[Text]

made two full round trips a day to Leamington or Kingsville and to the island. On Wednesdays, Fridays and Sundays it made one complete round trip.

They dropped from there, as I said, to one trip a day. They were running two trips on Tuesday. We had a meeting with them and said we would settle for one trip on Tuesday provided they would give us a Sunday service so we could go away and people could come. They dropped this one trip on Tuesday and we still have no trip on Sunday, so we lost another trip. This has become pretty severe with us and I am asking support on this. Mr. Danforth and Mr. Whelan have been working really hard for us and we cannot seem to do it all by ourselves. There is something wrong someplace and the right people are not hearing about this.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Bartja. Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** I just wanted to ask a couple of questions about the airport, Mr. Chairman. The brief that you read Mr. Bartja was one that was prepared in January. Is that not right?

• 1740

**Mr. Bartja:** In January, that is right.

**Mr. Whelan:** Has a price on the land been settled and has the purchase been completed.

**Mr. Bartja:** We got a call from our lawyer and apparently he met with the owner's lawyer and he sent us a letter and told us to send Mr. Stone a letter telling him that they could proceed with possession of the land, but there has been nothing said about the money end.

**Mr. Whelan:** The price is not settled then?

**Mr. Bartja:** It is not settled but between the two lawyers, we were advised that perhaps we would be better to negotiate for a price instead of carrying out negotiations as the lawyers would eat up the rest. So, I do not know. He suggested \$425 an acre and I think the appropriation price was put in at \$311.

**Mr. Whelan:** Is the Department of Transport satisfied with this type of agreement of possession, that they are going to go ahead with construction of the runway?

**Mr. Bartja:** They did not mention anything to do with price except that we sent them the notice they could proceed and they have notified Mr. Stone, the contractor, that he can proceed.

**Mr. Whelan:** Then they are proceeding with construction of the runway?

**Mr. Bartja:** We figured it was going to cost us around about \$18,000 or \$20,000.

**Mr. Whelan:** You mentioned how low the population of the island is in the winter but I do not think you give the figures for the summer?

**Mr. Bartja:** No, I did not. Through tourists, we are up to 1,200 to 1,500 all through the summer months. Whoever wrote this brief said that we are getting more boat services which we are quite happy with. I know that the tourist industry is a big thing even for the Canadian government and we are quite happy with it but after sitting all winter on the island outside of flying out, we think we should have a little consideration in the spring to get away on weekends for the few weeks before we start work ourselves. As the boat is subsidized and built for the services, I do not know why we cannot get it.

[Interpretation]

mardi, jeudi et samedi entre Kingsville ou Leamington et l'île. Il ne faisait qu'un aller-retour les mercredi, vendredi et dimanche.

Puis, ils ont réduit à un trajet, le mardi, à la condition de maintenir le service le dimanche pour permettre aux habitants de circuler. Nous avons perdu un trajet le mardi, mais nous n'en avons toujours pas le dimanche. La situation actuelle est plutôt difficile et par conséquent, nous demandons votre aide. Messieurs Danforth et Whelan ont fait leur possible mais je pense qu'il est temps que nous nous adressions aux autorités.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Bartja. Monsieur Whelan.

**M. Whelan:** J'aurais quelques questions à poser au sujet de l'aéroport, monsieur le président. Monsieur Bartja, le rapport que vous avez lu a été rédigé en janvier, n'est-ce pas?

**M. Bartja:** C'est exact.

**M. Whelan:** Le prix a-t-il été fixé et la vente réalisée?

**M. Bartja:** Notre avocat a, semble-t-il, rencontré l'avocat qui représente les propriétaires; il nous a envoyé une lettre nous invitant à communiquer avec M. Stone afin de lui dire qu'on pouvait aller de l'avant, mais la question financière n'est toujours pas réglée.

**M. Whelan:** Le prix n'a donc pas encore été fixé?

**M. Bartja:** Il ne l'est pas. On nous conseille de négocier nous-mêmes puisque si nous continuons d'employer des avocats, les frais juridiques pourraient être trop élevés. Nous en sommes là. Notre avocat nous propose \$425 l'acre; l'offre d'expropriation était de \$315 l'acre.

**M. Whelan:** Le ministère des Transports est-il à ce point satisfait des arrangements qu'il est prêt à commencer la construction de la piste?

**M. Bartja:** Comme je l'ai dit, le prix n'a pas encore été fixé, mais nous avons indiqué au ministère qu'on pourrait commencer les travaux, ils ont avisé à son tour M. Stone, l'entrepreneur.

**M. Whelan:** Les travaux sont donc en cours?

**M. Bartja:** Nous estimons qu'il nous en coûtera entre \$18,000 et \$20,000.

**M. Whelan:** La population était faible sur l'île au cours de l'hiver, mais vous n'avez pas cité les chiffres pour l'été?

**M. Bartja:** C'est vrai. Avec les touristes, la population est portée à 1,200 ou 1,500 habitants au cours des mois d'été. Celui qui a préparé le mémoire indique que le service de traversiers prend plus d'ampleur l'été, ce qui est une excellente chose. Je sais que l'industrie touristique a une grande importance aux yeux du gouvernement canadien et nous n'y voyons pas d'inconvénients; cependant, il faudrait songer davantage aux habitants de l'île dont le seul moyen de transport l'hiver est l'avion, et leur permettre de quitter l'île au printemps, au cours des fins de semaine, avant la période de grande activité. Puisque le traversier est déjà

## [Texte]

I would also like to state, Mr. Whelan, why a boat that was built by the Canadian government to service the residents of Pelee Island and subsidized by the Canadian government to service Pelee Island, why we have to, as islanders, phone a port in Ohio to make reservations to get our car on a Canadian boat. We have to make reservations in an American port.

**Mr. Whelan:** There are a lot of pros and cons arguments about the ferry service and I am sure you are as aware of every one of them as I am and the obstacles we run into with everybody from the Auditor General down to the people in the Department of Transport, in the Transport Committee, when they get concerned about subsidizing ferry boats.

Once when the Auditor General brought down a report that he did not think we should be subsidizing it at all and in the British North America Act there is a clause where technically one of the ways we can get around subsidizing that ferry boat is because it crosses an international border and goes into a foreign country. I know that we subsidize other ferry boats that do not but I do not think the Auditor General pointed that out. I know the one that goes to Manitoulin Island is subsidized by the federal government. But I understand they are continually negotiating with the Province of Ontario and telling them that it should be their responsibility. I think from our meeting in Ottawa the other day, which both Harold and myself attended with you, that that is far from settled, too. I think they said for the permanent residents of Pelée Island the subsidy on the ferry boat amounted to \$300 per person and they felt that was rather high. But they failed to recognize the fact that if they provided a proper ferry service they would probably bring in many more thousands of tourists from the United States that would use the shortcut across Lake Erie not only to go to Pelée Island but to the mainland. I think about 50 per cent of the tourists Ontario gets are from Ohio and this would eliminate a long haul around by way of Buffalo or Detroit. It would be a pleasant trip if there were a better boat crossing that lake and providing a better service for the people.

• 1745

**Mr. Bartja:** This was the thing. I was reeve when we first went about having this boat built. At that time we asked for a 200-foot boat. They cut us down to a 125-foot boat and finally we got them up to what it is, a 135-foot. At a meeting in Ottawa, after it was built, I was told by two gentlemen—I do not think it would be proper to mention their names, although one is retired now and I could mention his name—that they were ready to give us a 165-foot boat if we had stuck to our guns. Of course, we were not prepared on that. But at that time we said we needed a larger boat to run to Sandusky to bring the tourists to the island and they said they were not building the boat for the run to Sandusky, that we happen to be unfortunate to be living on the island, that they have to give us transportation to and from, and that is all they were building the boat for. As soon as the boat was put in the water and launched it started right into Sandusky and was subsidized.

## [Interprétation]

construit et que des fonds y sont affectés, je ne vois pas pourquoi nous ne pouvons obtenir les services.

Je me pose également la question, monsieur Whelan, à savoir pourquoi il faut que nous communiquions avec un port situé en Ohio afin de réserver une place pour nos autos à bord d'un navire canadien qui a été construit et qui est subventionné par le gouvernement canadien, qui est destiné spécifiquement à desservir Pelee Island. Pourquoi, nous, les habitants de l'île, devons-nous passer par les États-Unis?

**M. Whelan:** Il faut voir les deux côtés de la médaille. Vous savez, comme moi, qu'il y a toutes sortes de difficultés qui se présentent lorsqu'on parle de subventionner un service de traversiers. Il faut compter avec l'Auditeur Général, le ministère des Transports, le Comité des transports.

L'Auditeur général a déjà souligné dans un de ses rapports que nous ne devrions pas même y affecter des fonds; cependant, un article de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique permet, strictement parlant, de subventionner un service de traversiers qui dépasse les frontières et implique un pays étranger. C'est une des façons de contourner la difficulté, si vous le voulez. Je sais que le gouvernement subventionne d'autres services de ce genre, mais l'Auditeur Général n'en a pas encore fait mention. Entre autres, il y a celui qui dessert *Manitoulin Island*. . . les négociations se poursuivent avec le gouvernement de l'Ontario; on voudrait qu'il s'en charge. A en juger par la réunion qui a eu lieu à Ottawa l'autre jour et à laquelle Harold et moi-même avons assisté avec vous, l'affaire est loin d'être réglée. On estime que le montant de la subvention s'élèverait à \$300 par habitants permanents de Pelee Island et que c'est trop élevé. Cependant, on ne tient pas compte du fait que si le service de traversiers était amélioré, des milliers de touristes américains pourraient être amenés là prendre ce raccourci pour traverser le lac Érié en route pour la terre ferme. Cinquante pour cent des touristes qui se rendent en Ontario viennent de l'Ohio, je pense; le service de traversiers leur permettrait d'éviter le long détour via Buffalo ou Détroit. Il leur serait beaucoup plus agréable de faire la traversée en bateau si la chose était possible.

**M. Bartja:** J'étais président lorsqu'on a parlé pour la première fois de construire un bateau. Nous avions demandé un bateau de 200 pieds. Or, on a opté pour un bateau de 125 pieds d'abord puis de 135 pieds. Une fois que le bateau eût été construit, lors d'une réunion à Ottawa, deux personnes m'ont affirmé, je ne les nommerai pas, même si je pouvais le faire pour l'une d'elles, elle a pris sa retraite, m'ont affirmé, donc, qu'on aurait été prêt à nous accorder un bateau de 165 pieds si nous avions insisté davantage. Nous ne l'avions pas fait, mais nous avions toujours insisté sur le fait qu'un bateau plus grand, qui aurait pu se rendre à Sandusky afin de ramener des touristes dans l'île aurait été plus avantageux. On nous avait répondu qu'il n'en était pas question, que nous avions la mauvaise fortune de vivre dans une île et qu'il s'agissait tout simplement de nous doter de moyen de transport. Dès que le navire fut lancé, il fit le trajet jusqu'à Sandusky et fut subventionné.



[Text]

**Mr. Whalen:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Whalen. Mr. Noble is next.

**Mr. Noble:** I would like to ask the witness if the boat is run by an individual or a company? You mentioned a while ago two boats.

• 1750

**Mr. Bartja:** My two Hooper brothers—we have no jurisdiction over them. They can start and if they want to quit today and go on a month's vacation, they can go. We cannot tell them what to do. They are not subsidized.

**Mr. Noble:** They are not obligated in any way?

**Mr. Bartja:** They are obligated only to themselves.

**Mr. Noble:** And people patronize them even under these circumstances?

**Mr. Bartja:** This is what I say, we are not complaining about the service in the summer bringing the tourists in because we can get on it. In fact, it is better if we get on that boat in the morning at eight o'clock and go to the mainland and come back at four, as we can get our business done that day; whereas if we catch the M.P.V. "The Islander", which does not leave until 11:30 a.m. and leaves over there at 3 p.m. and if we want to go to Leamington or have to go to Chatham, we cannot make it back and have to stay overnight. We can get along with Hooper's but, as I say, we would like this service from this boat. It was supposed to service the island in the spring and fall which is only asking about 7 extra Sundays, and I do not think it is asking too much.

**Mr. Noble:** How much of a subsidy does the individual get who is obligated to supply the service?

**Mr. Bartja:** I think that when we were in Ottawa, they gave us a figure of \$87,000 or something like that.

**Mr. Noble:** \$87,000? And does it run the year round?

**Mr. Bartja:** No; it starts on April 1 and ends around December 10.

**Mr. Noble:** Was the subsidy reduced when they reduced the service?

**Mr. Bartja:** No, the subsidy went up.

**Mr. Noble:** The subsidy went up when they reduced the service?

**Mr. Bartja:** Yes.

**Mr. Noble:** I wonder if they will get another raise if the service is reduced further?

**Mr. Bartja:** Gentlemen, I would like to tell you this. We never find out that the contract is up for renewal until we see two or three months later in the paper where the operator has been awarded the new contract. So, while we were in Ottawa, we asked if the new contract had been awarded and they stated that it had been drawn up between the two of them but that it had not been signed yet.

We asked for another meeting on the island, which would be Thursday, or rather, Mr. Danforth asked if we could have the meeting before the contract was signed because maybe we could find other people, did know other people, who were interested in operating the boat and who would maybe give us seven-day service.

[Interpretation]

**M. Whelan:** Merci.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Whelan. Monsieur Noble est suivant.

**M. Noble:** Le navire est-il exploité par un particulier ou par une société? Vous avez parlé de deux bateaux tout à l'heure.

**M. Bartja:** Nous n'avons aucune autorité sur les frères Hooper. Ils peuvent aller et venir à leur guise. Nous ne pouvons pas leur dire quoi faire. Ils n'ont pas de subventions.

**M. Noble:** Ils n'ont aucune obligation?

**M. Bartja:** Seulement envers eux-mêmes?

**M. Noble:** Et les gens les encouragent quand même?

**M. Bartja:** C'est ce que je disais; l'été il n'y a aucune plainte, car nous pouvons fournir les services. En fait, il est plus simple de prendre ce bateau le matin à huit heures et d'aller à terre et de revenir ensuite à 16h; comme ça nous avons le temps de faire ce que nous voulons. Si l'on devait prendre le «Islander» qui ne part qu'à 11,30, et qui revient à 15h, nous devons passer 24 heures là-bas si nous voulons avoir le temps de faire quoi que ce soit. Nous pouvons prendre celui de Hooper, mais le «Islander» devait desservir l'île au printemps et à l'automne, ce qui n'est pas trop demander.

**M. Noble:** Combien touche celui qui doit fournir ce service?

**M. Bartja:** Lorsque nous sommes allés à Ottawa, je crois qu'on nous a dit que c'était \$87,000 ou quelque chose du genre.

**M. Noble:** Est-ce pour une année entière?

**M. Bartja:** Non; c'est du 1<sup>er</sup> avril jusqu'au 10 décembre.

**M. Noble:** A-t-on réduit la subvention avec la réduction du service?

**M. Bartja:** Non, on l'a augmentée.

**M. Noble:** C'est vrai?

**M. Bartja:** En effet.

**M. Noble:** Je me demande si la chose se reproduira si l'on réduit le service davantage.

**M. Bartja:** Messieurs, je voudrais vous dire ceci. On ne sait jamais qu'il faut renouveler le contrat tant qu'on ne voit pas, deux ou trois mois plus tard dans le journal, que l'on a accordé un autre contrat à l'opérateur. Donc, lorsque nous étions à Ottawa, nous leur avons demandé si on avait renouvelé le contrat, et on nous a dit qu'on avait choisi entre ces deux-là, mais qu'ils n'avaient pas encore signé.

On a demandé d'avoir une réunion sur l'île avant la signature puisqu'il serait peut-être possible de trouver quelqu'un qui puisse nous fournir un service sept jours par semaine.

[Texte]

**Mr. Noble:** Did the transportation accommodation that you are discarding have anything to do with the reduction in the population? You say it was reduced from 1200 down to 300.

**Mr. Bartja:** What happened there was that the small farmer could no longer make a go of it; so when he sold out, instead of a family buying it and moving to the island, a neighbour bought up the farm to enlarge his farm. So the population automatically went down.

**Mr. Noble:** We do not hear much about your island up in our country other than that it is a great place to hunt pheasant. Is that true?

**Mr. Bartja:** Yes, wonderful. The best on the North American continent.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Noble. Mr. Danforth.

**Mr. Danforth:** My questions are very brief, Mr. Chairman. The first question is this: as I understand it, as far as the boat service is concerned, the only quarrel the island people have with the present operator is that the service is not at a time of day that they would wish or as frequently as they would wish. So, it is a matter of convenience. Am I correct in this assumption?

**Mr. Bartja:** Yes, you are. A thing I forgot to bring out and that I know you would like me to bring out is this. At one time, I was called to Ottawa over the subject of a schedule, when they wanted to reduce it, when they were running the two trips a day which they had accepted the contract for, because Mr. Berry, the present operator, wanted to reduce the service.

We went there and I presented the schedule that the island people that I was representing wanted; and they presented their schedule. When it was all through, we got the schedule that they had agreed on with the contractor.

It always has been, and it should be, I figure, that schedules be settled by the three parties involved: the operator, the island and the government which is subsidizing the boat. I think we should have a little say about the schedule. We know what our requirements are more than anyone else.

**Mr. Danforth:** Is it not true, and I believe you have stated that a meeting will be set up in the coming week for this very purpose? As a representative of the council, are you requested to attend such a meeting?

• 1755

**Mr. Bartja:** Yes. I think there is a little runaround here, that is why I am very glad to bring it out in front of you people who do not know what is going on. We had this meeting because we have always met with Captain MacLeod and Captain Coles, and they are Mr. Barry's righthand men, as far as I am concerned, and they always have been. So I went a step further and instead of calling Captain MacLeod or Captain Coles, I called Mr. Danforth and he made the arrangements, and we had the meetings through Mr. Knapp, and I also talked to the Minister—Mr. Jamieson, for about 10 minutes from Mr. Danforth's office and he wanted me to send him all the particulars. Through that, Captain MacLeod was very put out, you could see, because he had not been notified in time to have Mr. Barry attend the meeting, but he did get up from the table and go out and make a phone call to Mr. Barry for about 20 or 25 minutes and come back. They said, "we would like to have a meeting on the island with you people with Mr. Barry". So Captain MacLeod left, and I do not pull no punches—

[Interprétation]

**M. Noble:** Vos ennuis n'ont-ils rien à voir avec la baisse de la population? Vous avez dit qu'elle était passée de 1,200 à 300.

**M. Bartja:** Voici ce qui se produisait. Lorsqu'un cultivateur n'en pouvait plus, au lieu de vendre ses biens à un étranger à l'île, il les vendait à son voisin qui agrandissait ainsi sa ferme. La population baissait donc automatiquement.

**M. Noble:** Chez nous, on n'entend pas beaucoup parler de votre île sauf qu'il paraît que c'est un bon endroit pour chasser le faisan. Est-ce exact?

**M. Bartja:** Oui, c'est excellent. C'est le meilleur endroit en Amérique du Nord.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Noble. Monsieur Danforth.

**M. Danforth:** Je serai bref, monsieur le président. Si je comprends bien, le seul reproche que vous ayez à faire à ceux qui fournissent le service actuellement, est de ne pas le faire à une heure qui vous convienne et pas assez souvent. Donc il s'agit tout simplement d'une question d'horaire. Ai-je raison?

**M. Bartja:** Oui. J'ai oublié de dire ceci. Un jour on m'a appelé à Ottawa au sujet de cet horaire. On voulait le réduire, car à ce moment-là il y avait deux voyages par jour, et M. Berry voulait n'en avoir qu'un.

Je suis allé leur soumettre l'horaire que nous souhaitions. Ils ont aussi présenté le leur. Quand tout fut terminé, on a choisi d'adopter celui que le contractant préférait.

Cependant, je crois que l'on devrait toujours prendre en considération l'opinion des trois partis en cause. Nous savons ce dont nous avons besoin mieux que personne.

**M. Danforth:** Ce n'est pas vrai, et je crois même que vous avez dit qu'il y aurait une réunion à ce sujet la semaine prochaine. En tant que représentant du conseil, êtes-vous obligé d'assister à cette réunion?

**M. Bartja:** Oui. Je crois qu'il y a des malentendus ici; c'est pourquoi je suis heureux de vous éclairer sur ce qui se passe. Nous avons convoqué cette réunion parce que nous avons toujours rencontré les capitaines MacLeod et Coles qui ont toujours été les bras-droits de monsieur Barry. J'ai donc pris des initiatives et au lieu d'appeler les capitaines MacLeod ou Coles, j'ai appelé monsieur Danforth. C'est lui qui a pris les dispositions et nous avons pu convoquer cette réunion grâce à monsieur Knapp. Du bureau de monsieur Danforth, j'ai aussi parlé pendant une dizaine de minutes avec le ministre, monsieur Jamieson, qui m'a demandé de lui envoyer tous les détails. A la suite de cela, le capitaine MacLeod était très décontenancé, comme vous avez pu le voir, parce qu'il n'avait pas été averti à temps qu'il fallait que M. Barry assiste à la réunion. Il s'est absenté pour appeler ce dernier à qui il a parlé pendant 20 ou 25 minutes avant de revenir. Ils ont dit: «Nous aimerions qu'il y ait une rencontre entre monsieur Barry et vous». Le capitaine MacLeod a alors quitté la pièce. Je ne



[Text]

when he left I said to Mr. Knapp, I said, "Are you going to attend the meeting?" He said, "No." I said, "Just Captain MacLeod?" He said, "Yes, and Mr. Barry." I said, "It is the same as before. We might as well stay at home because we will never get to first base." He said, "Well, request that Mr. Campbell come." We requested that Mr. Campbell come and we found out that Mr. Campbell was not coming.

So I think it is going to wind up with the same thing, that we are just going to have a battle and I think we are entitled to this service.

Another thing I might as well say while I am here, on the other scheduled change on this tourist run that brings all the tourists over in the summer, it stops at the island for a half hour. They have discontinued all customs and immigration officers in Leamington and Kingsville, so everybody has to get off the boat on the island and they clear customs with their cars and then when they get back on and they go through to Kingsville or Leamington, and head through to the north, they are all through. They are there a half hour—the boat lays for a half hour and then it goes down to the mainland. The people cannot go up to the end of the docks, to the hotel, to the tavern, to the trading post, or even inquire to find out what the island is like because they do not have the time. But they go to Leamington or Kingsville and lay for three hours or three and a half hours. The hotels and everything benefit there.

I have requested that we would like the schedule changed for the summer, that the boat lay for an hour and three quarters—from 10.45 to 12.30—on the island so that those people who got on in the morning and drove from Columbus, Ohio, or someplace maybe from 4 or 5 o'clock in the morning and are ready to eat, will leave a little business at our hotel on the island. We have two new hotel operators now, so we could have the hotel open the year round. We realize that there is not enough business there to operate that hotel in the winter and make any money. I have talked with the new owners and suggested this to them, and they figured if the boat would lay over they could pick up a little extra revenue, maybe 50 or 60 meals a day, which would compensate for their operation in the winter. So this is the other requested change in schedule.

Captain MacLeod made the statement to me: "What are the people of Kingsville and Leamington going to think about the boat cutting down there?" Well, I said, "What was the boat built for, the island? Are we not supposed to get equal benefits?" So this is why I know we are going to have a rough time when he comes down Thursdsy.

**Mr. Danforth:** Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** This completes Mr. Bartja's brief. Thank you very much for coming here today.

**Mr. Bartja:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, we will now hear the brief of the transportation union from Windsor? Mr. Ken Hillgartner from Windsor representing the United Transportation Union is our witness. Mr. Hillgartner.

**Mr. K. C. Hillgartner (Local Chairman, United Transportation Union, Windsor):** Before I begin, I apologize to the Committee for not having an adequate supply of briefs. This is the first time I have appeared before a committee and I did not realize every member had to be supplied with one, but I will know in future.

[Interpretation]

vous raconte pas de blagues, vous savez. Lorsqu'il est sorti, j'ai dit à monsieur Knapp: «Allez-vous assister à la réunion?» Il m'a répondu: «Non». Puis je lui ai dit: «Seulement le capitaine MacLeod?». Il a répondu: «Oui, ainsi que monsieur Barry». J'ai répliqué: «C'est la même chose qu'avant. Nous ferions tout aussi bien de rester à la maison, car nous n'arriverons jamais à nous entendre». Il répondit: «Demandez que monsieur Campbell soit présent». Nous l'avons fait, mais il ne pouvait venir.

Je crois que cela finira comme d'habitude, avec une dispute. Mais j'estime que nous avons quand même droit à ce service.

Puisque je suis ici, autant en profiter pour continuer. Sur le nouvel horaire de la visite touristique qui amène tous les touristes en été, le bateau arrête à l'île pour une demi-heure. Il n'y a plus de préposés aux douanes et à l'immigration à Leamington et à Kingsville. Par conséquent, tout le monde doit débarquer du bateau sur l'île et passer à la douane avec leur auto; et lorsqu'ils remontent à bord et se rendent à Leamington ou Kingsville, et se dirigent vers le nord, tout est terminé. Ils restent sur l'île une demi-heure puis le bateau retourne vers la terre ferme. Les touristes n'ont même pas le temps de se promener sur le quai, d'aller à l'hôtel, à la taverne, au poste de traite, ou de se renseigner sur l'île. Ils doivent plutôt aller à Leamington ou à Kingsville et y passer 3 heures ou 3 heures  $\frac{1}{2}$ . Ce sont les hôtels de ces endroits qui en profitent.

J'ai demandé que l'horaire soit changé pour l'été, afin que le bateau reste à l'île 1 heure 45 minutes, soit de 10 h 45 à 12 h 30, pour que ces gens qui sont partis vers 4 h ou 5 h du matin de Colombus (Ohio) ou d'ailleurs et qui sont affamés, aient le temps de manger à notre hôtel, sur l'île. L'hôtel a maintenant deux nouveaux propriétaires qui seraient intéressés à le garder ouvert à l'année longue. Mais nous nous sommes aperçus qu'il n'était pas rentable de le garder ouvert l'hiver. J'en ai parlé aux nouveaux propriétaires et ils pensent que si le bateau reste plus longtemps, ils augmenteront leur bénéfice. Ils pourraient servir 50 ou 60 repas de plus par jour, ce qui compenserait pour les pertes de l'exploitation en hiver. Ainsi, c'est là un autre changement d'horaire que nous demandons.

Le capitaine MacLeod m'a déclaré: «Que vont dire les gens de Kingsville et de Leamington si le bateau reste plus longtemps à l'île?» Je lui ai répondu: «Pourquoi a-t-on construit ce bateau? Pour desservir l'île. N'avons-nous pas droit à des bénéfices égaux?» C'est pourquoi je sais que nous aurons des problèmes lorsqu'il viendra jeudi.

**M. Danforth:** Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Cela complète l'étude du mémoire de monsieur Bartja. Merci beaucoup d'être venu ici aujourd'hui.

**M. Bartja:** Merci.

**Le vice-président:** Messieurs, nous allons maintenant lire le mémoire du syndicat des transports de Windsor. Voici notre témoin, monsieur Ken Hillgartner de Windsor, représentant du United Transportation Union. Monsieur Hillgartner.

**M. Hillgartner (président local, United Transportation Union, Windsor):** Avant de commencer, je m'excuse auprès du comité de ne pas avoir un nombre suffisant d'exemplaires du mémoire. C'est la première fois que je comparais devant un comité et je ne savais pas que chaque député devait recevoir un exemplaire. Mais je le saurai à l'avenir.

## [Texte]

This is a brief regarding the quality of train passenger service now in existence. Gentlemen, please accept this brief for consideration with regard to passenger train service provided by the Canadian National Railways in the southwestern Ontario area.

• 1800

I come here today in a twofold function: as a concerned union representative and as an interested member of the public who would most anxiously desire to see an upgrading of passenger train service to entice more of the public to travel by train.

To begin with, I share the opinion of my fellow workers on the Canadian National Railways that rail passenger service is not an antiquated or outmoded form of travel. Indeed, rail passenger train service, like any other travel service, can be made appealing to the traveller if presented properly. Then again, if the carrier wishes not to pursue the travelling dollar, he only has to downgrade his service and the public will travel elsewhere.

I shall not get into all the pros and cons of passenger train service, but I should like at this time specifically to deal with a rather contentious complaint that I and the public have personally encountered while travelling by rail in the Southwestern Ontario area. The complaint, gentlemen, is the lack of a decent and deserved dining facility on train No. 50, Windsor to Montreal. That is now train No. 142. I was going to present this brief in January but the meetings were called off in Chatham, so this train is now train No. 142.

Train No. 142 leaves Windsor at 7.30 in the morning and arrives in Montreal at approximately 5.15 in the evening. The travelling public does not have to change for another train in Toronto and therefore they are generally confined to a seat in their designated coach for a travelling period of approximately nine and a half to ten hours. The only eating facility is a club car where sandwiches, which are usually thoroughly tasteless, and hamburgers and hotdogs which can be bounced off the floor, are served. I may have exaggerated a bit in my description of the quality of the food, but I feel I can state I am not too far from the truth. The tea and coffee served, I place in the same category.

This type of food service may satisfy the younger travelling public, but there are a great many older people who just cannot stomach this low-grade food. Irregardless of what the Canadian National Railway management has stated in the past, that the club car and its eating facilities are popular with the public, I must dispute this as I have found these facilities to be most inadequate for persons travelling long distances.

Imagine, if you will, a businessman coming into Windsor, staying overnight in a hotel or motel, with the thought in mind of taking the 7.30 a.m. train out of Windsor the next morning. He forgoes breakfast at the hotel or motel for the sake of obtaining possibly 30 minutes more sleep because his business may have kept him up till midnight or longer. He has pursued this thinking with the thought in mind that he can obtain a decent, nutritious breakfast on the train. He adheres to his plan, steps on the train with an empty stomach, and lo and behold, all he can obtain to eat is club-car food. It is enough to drive a person to seek another form of travel where at least he knows he is going to receive an adequate meal, designed for the time of day he is travelling. Indeed gentlemen, I feel the passenger

## [Interprétation]

Ce mémoire concerne la qualité du service des trains de passagers. Messieurs, veuillez étudier ce mémoire en vous basant sur le service de trains de passagers assuré par le CN dans le sud-ouest de l'Ontario.

J'assume deux fonctions différentes: premièrement, je suis ici à titre de représentant syndical intéressé, puis à

titre de particulier soucieux de l'amélioration du service de trains de voyageurs en vue d'inciter le public à voyager par train.

En premier lieu, je suis du même avis que les cheminots du Canadien national qui soutiennent que le train n'est pas un moyen de transport dépassé ou révolu. En effet, le service de trains de voyageurs peut attirer le public si on lui présente la chose convenablement. Encore une fois, si la compagnie de transport ne veut pas faire d'argent avec les voyageurs, elle n'a qu'à négliger son service, et le public utilisera d'autres moyens de transport.

Je ne veux pas étudier à fond les avantages et les inconvénients du service de trains pour voyageurs. J'aimerais plutôt faire état d'une plainte assez importante que le public et moi-même avons entendue alors que nous voyagions par train dans la région sud-ouest de l'Ontario. La plainte, messieurs, porte sur le manque d'installations de restaurant pourtant bien justifiées dans le train n° 50 qui fait le trajet Windsor-Montréal. Il s'agit maintenant du train n° 142. J'avais l'intention de présenter ce mémoire en janvier, mais les séances ont été reportées à Chatham. Voilà pourquoi le numéro du train est changé.

Le train n° 142 quitte Windsor à 7 h 30 du matin et entre en gare à Montréal vers 5 h 15 du soir. Les voyageurs n'ont pas à changer de train à Toronto et, par conséquent, ils doivent rester bien assis dans leur fauteuil pendant environ 9 h 30 ou dix heures de voyage. Tout ce qu'il y a, c'est une voiture-restaurant où l'on sert des sandwiches tout à fait insipides, des hamburgers et des hot dogs qui pourraient rebondir sur le plancher. J'exagère un peu la description de la qualité de la nourriture, mais je ne suis quand-même pas si loin de la vérité. Il en va de même de la qualité du thé et du café.

Ce genre de nourriture convient peut-être aux jeunes voyageurs, mais bon nombre de personnes plus âgées ont un estomac plus sensible. Nonobstant les déclarations passées de la direction du CN, à savoir que cette voiture-restaurant et la nourriture qu'on y sert connaît une grande popularité auprès du public, je me dois de contester cela, car ces installations ne conviennent pas du tout à des gens qui doivent effectuer de longs trajets.

Imaginez, par exemple, un homme d'affaire qui vient à Windsor. Il passera la nuit dans un hôtel ou dans un motel pour prendre le train de 7 h 30 le lendemain matin. Il s'abstient de prendre son petit déjeuner à l'hôtel ou au motel afin de tirer profit de quelques 30 minutes de sommeil supplémentaires, car ses affaires l'ont retenu jusqu'à minuit ou plus. Il se console à la pensée de prendre un bon petit déjeuner dans le train. Il suit son programme, monte dans le train, l'estomac vide et vlan! Tout ce qu'il peut manger, c'est la nourriture de la voiture-restaurant. Cela suffit à pousser n'importe qui à voyager autrement. Il saura au moins qu'il pourra prendre un repas convenable conçu pour la période du jour à laquelle il voyage. Il me semble donc, messieurs, que le service de trains de voyageurs doit inciter le public à voyager par train au lieu de le pousser à prendre un autre moyen de transport.



## [Text]

train service is to impress the public to travel by rail, not to depress the public to travel by some other form of transportation.

In a brief encounter one day on the platform of the station in Windsor, a lady asked me if any of the trains leaving Windsor had dining car facilities. I replied there were none and explained the club-car eating facility. She promptly stated she would then travel by air.

Further, in connection with the absence of a dining car or something comparable, conductors have informed me that a goodly number of people detrain in Toronto when travelling through to Montreal or points east on train No. 142 to obtain a decent meal in the Union Station restaurant, due to a 35-minute stop before continuing on to Montreal. This would indicate to me that a certain percentage of the public cannot stomach the food served on this train.

As an interested member of the public, I find it hard to believe the Canadian National Railway, as the only source of passenger rail service in and out of the city of Windsor, together with a large market to draw upon from Detroit, cannot provide one train with a dining facility so a person can at least get a semblance of a home-cooked meal, in order to lure customers to travel by rail. To do so would, I am convinced, be a progressive step forward to entice the public to return to travel by rail.

Therefore, as an employee and as a concerned and interested member of the public, I respectfully recommend to this Committee that a dining car or café car be placed on train No. 142 so the public will at least have one train where they will be able to enjoy a hot cooked meal or at least a meal that tastes of a home-cooked nature.

I thank the Committee for its kind attention in hearing this brief concerning this vital issue.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Hillgartner. Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Could you tell me, Mr. Hillgartner, what the United Transportation Union is? What does it consist of? What people does it represent?

• 1805

**Mr. Hillgartner:** Conductors, freightmen, yard men, switch tenders. I believe we are now in the process of merging with the porters and the dining car stewards.

**The Vice-Chairman:** Mr. Saltzman.

**Mr. Saltzman:** There is a great deal of truth in what you say about the food service. I do not know whether we can ever go back to the sort of posh arrangements the trains used to have. Some of the best meals in this country used to be served on the passenger trains going through, and some of the finest service took place there. I understand that it is pretty expensive. Do you consider that the kind of food service that is currently available on aircraft, where it is preprepared and is sort of plugged in and heated and served by stewardesses, would be part of the answer on trains?

**Mr. Hillgartner:** If the quality of the food is good, but I do not consider the quality of the food that is served in the club cars to be very good.

**Mr. Saltzman:** No, but I am saying . . .

**Mr. Hillgartner:** For the price you pay for it it is certainly not very good.

## [Interpretation]

Un jour, je fis une brève rencontre sur le quai de la gare de Windsor. Une dame me demanda si l'un des trains qui quittaient Windsor possédait des installations de restaurant. Je lui répondis qu'il n'y en avait pas et je lui expliquai l'état de la «voiture-restaurant». Elle répondit tout de suite qu'elle allait prendre l'avion.

De plus, à propos de l'absence d'une voiture-restaurant ou de quelque chose de semblable, les chefs de train m'ont affirmé qu'un bon nombre de personnes descendent du train à Toronto lorsqu'elles voyagent vers Montréal ou vers l'est par le train n° 142 afin de prendre un repas décent au restaurant de la gare Union. Cela est possible grâce à un arrêt de 35 minutes qui s'y effectue avant d'arriver à Montréal. J'en conclus qu'une certaine proportion de gens sont incapables de digérer la nourriture que l'on sert dans ce train.

A titre de particulier soucieux, j'ai peine à croire que le CN qui est le seul à desservir la ville de Windsor de même qu'une bonne partie de la région de Détroit, ne puisse équiper un train d'installations de restaurant de façon à ce que le voyageur puisse prendre au moins un semblant de repas fait à la maison pour inciter le public à voyager par train. De cette façon, je suis convaincu que l'on ferait un grand pas en avant pour pousser les gens à revenir aux voyages par train.

Par conséquent, à titre d'employé et en qualité de membre soucieux du public, je recommande respectueusement à ce comité que l'on installe une voiture-restaurant ou un café au train n° 142, de sorte que les voyageurs puissent avoir au moins un train dans lequel ils pourront prendre un bon repas chaud qui a le goût d'un repas cuit à la maison.

Je remercie le comité de sa bonne attention à propos de ce mémoire relatif à une question vitale.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Hillgartner. Monsieur McNulty.

**M. McNulty:** Pouvez-vous me dire, monsieur Hillgartner ce qu'est le *United Transportation Union*? En quoi consiste-t-il? Quelles personnes représente-t-il?

**M. Hillgartner:** Contrôleurs, préposés aux marchandises, gareurs et aiguilleurs. Nous sommes maintenant en train de nous joindre aux porteurs et aux serveurs.

**Le président suppléant:** Monsieur Saltzman.

**M. Saltzman:** Il y a beaucoup de vrai dans ce que vous dites sur la nourriture. Je ne sais pas si nous reverrons le bon vieux temps où c'est dans les trains qu'on trouvait les meilleurs plats et le meilleur service. Je crois que c'est plutôt dispendieux. Croyez-vous qu'on pourrait servir dans les trains le genre de repas instantanés qu'on sert en avion?

**M. Hillgartner:** Si la nourriture du wagon-restaurant est bonne, mais, à mon goût, elle n'est pas fameuse.

**M. Saltzman:** Non, mais je dis que . . .

**M. Hillgartner:** Pour le prix qu'on en demande, en tout cas, ce n'est pas fameux.

[Texte]

**Mr. Saltsman:** For instance, while I have some reservations about whether the grand dining cars can be brought back, I do not see any reason why it would not be possible to use the same techniques they use on aircraft—as a matter of fact, better techniques than they use on aircraft—to present meals to passengers. Perhaps it could be included in the price of their tickets as well, and it is served right at their seats.

**Mr. Hillgartner:** But the type of meal you can get on an aircraft is not offered to the travelling public on the train.

**Mr. Saltsman:** Yes, but would you be satisfied if it were offered to the travelling public on a train?

**Mr. Hillgartner:** It would be relatively easy to do. Even a cafe type of car service that has a long bar. I had occasion to use one of those. I was coming out of Montreal about seven months ago and I had breakfast on the train and it was a good meal and it was a cafe-type car. You sit on a stool at a counter and there are cooking facilities in that car. I had bacon and eggs which I thought were very good.

**Mr. Saltsman:** One thing I have never been able to understand is why so much attention is given to the booze drinkers on trains. For instance, you say that there is not adequate service for those who want to eat. This is quite true; they have to stand up and get what they can from the food butcher, but there is always room for somebody to sit down and drink beer. Some guys sit there and drink beer for seven or eight hours and it seems like a very expensive way to serve beer. Why in your view do the railways make such good provision for the beer drinkers when in fact they do not make very good provision for the eaters?

**Mr. Hillgartner:** It could be that we must again look at the revenue from the booze that they possibly obtain. I am not in management, I do not know.

**Mr. Saltsman:** I do not think it would be all that good. You could sit down and nurse five beers over five hours and just sit there and occupy an extra seat, plus the seat you have paid for and plus the seat you are supposed to have in the carriage. Very often some guys never see their seat; they simply sit there and go all the way from one point to another point.

**Mr. Hillgartner:** We are in a society today where there is an awful lot of drinking. There has been research done on it and it seems that everybody drinks today. We all tend to think it is for relaxation purposes, but it is excessively done. Possibly a bit more profit can be made on booze than on food.

**Mr. Saltsman:** That would be an interesting question to ask the railroads, I guess, but I would think that more money could be made on food than on booze. I am wondering if it is a way of getting them away from drinking in the washrooms. They think that if a guy is going to drink on a train he might as well do it there.

**Mr. Hillgartner:** I could not answer that. As I say, I am not in management.

**Mr. Saltsman:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Saltsman. Mr. Rock.

[Interprétation]

**M. Saltsman:** Même si je pense qu'on ne reverra pas la belle époque des wagons-restaurants, je ne vois pas pourquoi on ne servirait pas le même genre de repas que dans les avions. Peut-être, même que les repas seraient meilleurs. On pourrait inclure le coût du repas dans le prix du billet et faire le service individuel.

**M. Hillgartner:** Mais cela ne se fait pas encore.

**M. Saltsman:** Non, mais ne trouvez-vous pas que l'idée est bonne?

**M. Hillgartner:** Ce serait facile à faire, même si on n'avait qu'un wagon-restaurant avec un long comptoir. J'ai eu l'occasion d'en voir un en sortant de Montréal il y a environ sept mois et, ma foi, les œufs et le bacon n'étaient pas mauvais même si tout était préparé derrière le comptoir comme dans un petit café.

**M. Saltsman:** Je n'ai jamais compris pourquoi on accordait tellement d'importance à la boisson dans les trains. Vous dites que la nourriture n'est pas fameuse; en revanche, il est très facile d'avoir une bière. Il y en a qui en boivent pendant sept ou huit heures d'affilée. Il me semble que c'est une façon dispendieuse de servir de la bière. Pourquoi les chemins de fer s'intéressent-ils autant aux buveurs de bière et si peu aux gens qui veulent manger?

**M. Hillgartner:** Peut-être à cause des bénéfices. Je ne suis pas directeur, je ne sais pas, moi.

**M. Saltsman:** Je ne crois pas que le bénéfice soit si énorme. On peut s'asseoir là et siroter cinq bières en cinq heures en monopolisant une place au wagon-bar, sans compter la place qu'on a payée et qui nous est réservée dans le wagon. Il y a bien des gens qui ne voient même pas le fauteuil qui leur est réservé; ils s'assoient tout bonnement au bar dès leur arrivée pour n'en ressortir que rendu à destination.

**M. Hillgartner:** Nous faisons partie d'une société où les gens boivent beaucoup. On a fait bien des études sur le sujet et paraît-il que tout le monde lève le coude aujourd'hui. On croit que c'est pour se détendre, mais on le fait à l'excès. Peut-être que la boisson rapporte un peu plus que la nourriture.

**M. Saltsman:** Ce serait une bonne question à poser aux chemins de fer, sans doute, mais je crois que la nourriture rapporte mieux que la boisson. Je me demande s'il y a moyens de les empêcher de boire aux toilettes. On pense peut-être que tant qu'à boire, c'est aussi bien de la faire là.

**M. Hillgartner:** Je ne sais pas; comme je l'ai dit, je ne fais pas partie de la direction.

**M. Saltsman:** Merci bien, monsieur le président.

**Le président suppléant:** Merci, monsieur Saltsman. Monsieur Rock.



[Text]

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, I want to continue with the same line of questioning as Mr. Saltsman. I want to mention to Mr. Saltsman, through you, Mr. Chairman, that the type of food that is served on aircraft is at least served on two runs of CNR, one from Windsor to Toronto and the other from Montreal to Toronto, and that food is included in the first class fare if you take a seat. Also, to the witness, Mr. Pickersgill, Chairman of the CTC, has mentioned quite often in this Committee that he does not intend to allow the Canadian people to subsidize the dining car as in the past; that it is very costly to the railway companies to provide a dining car which is not used enough and that the return for that whole dining car is very costly. While passenger service may be subsidized, Mr. Pickersgill does not feel that the Canadian people should subsidize a restaurant on the train, that means a dining car. This is often the reason why they do approve of the other type, the pre-packaged sandwich. They do not intend to subsidize the dining car in which you have cooks and service and everything unless it pays like the system that we have between the two main runs.

• 1810

**Mr. Hillgartner:** I take it that these are Mr. Pickersgill's remarks.

**Mr. Rock:** That is right. He has said this quite often in Committee.

**Mr. Hillgartner:** This is the Canadian railroad owned by the Canadian public and we must have only what they tell us we are going to have. This is our railroad. Every Canadian citizen owns this railroad. It is not a private enterprise and this is all that we deserve, the cheese sandwiches, the sandwiches that sometimes are stale that you pay a high price for. This is getting away from the democratic principle of government. This is what tends to make people hate the democratic way. You are going to have this and that is it. I mean this is our railroad. It is run naturally by a company of men—one man—but basically it is owned by the Canadian public and are there not some positions in government possibly that could be discontinued that are an expense to the taxpayer but they are still maintained. Let us look at it from that angle. Maybe it does cost money to run a dining car service but there are a lot of people who would travel by rail if they had a dining car. I am talking about the older group. The younger group they can be satisfied with a sandwich, a hot dog, a frozen pizza heated up in a radar range. That satisfies them. They probably could not care less about the quality of food but there are a lot of elderly people who, for medical reasons, cannot fly and do not wish to drive because of heart conditions but they will travel by rail great distances knowing that they can at least eat halfway decently, I think it would bring a lot of passengers back to the railroads.

**Mr. Rock:** You feel then that this Committee should recommend to the CNR and to the CTC that the dining cars of the past should be returned?

**Mr. Hillgartner:** No, I am not, I do not want to talk about opulence. I do not go for grand walls, just a dining car with halfway decent eating, where you can get a home-cooked meal or a roast of beef dinner or something like that.

**Mr. Rock:** Well this means the same system that we had in the past. You could not do that otherwise. You need the long kitchen like you had in the past and the whole dining car, the whole unit as we had in the past.

[Interpretation]

**M. Rock:** Monsieur le président, je voudrais continuer dans le même sens que monsieur Saltsman. Le genre de nourriture servi à bord des avions est servi à bord des trains, du moins sur les trains du CN qui font la liaison Windsor-Toronto et Montréal-Toronto et le repas est compris dans le prix du billet de première classe. Monsieur Pickersgill, président de la Commission canadienne des transports, a répété maintes fois devant ce Comité qu'il ne veut plus que le peuple canadien subventionne les wagons-restaurant; que ces voitures coûtent très cher aux chemins de fer parce qu'elles ne sont pas utilisées assez souvent et que les frais d'exploitation en sont trop élevés. Alors que les services-voyageurs peuvent obtenir des subventions, M. Pickersgill ne pense pas que le peuple canadien devrait subventionner un restaurant sur un train, autrement dit, un wagon-restaurant. C'est souvent la raison pour laquelle on approuve le type de restaurant qui sert des sandwiches faits à l'avance. Mais ils n'ont pas l'intention de subventionner un wagon-restaurant avec cuisiniers et service aux tables, à moins que cela ne rapporte comme le système employé sur les deux principaux parcours.

**M. Hillgartner:** Si je comprends bien, c'est M. Pickersgill qui a passé ces remarques.

**M. Rock:** C'est exact. Il l'a souvent dit devant ce comité.

**M. Hillgartner:** Il s'agit d'une société canadienne de chemins de fer, propriété du peuple canadien, et il doit obtenir ce qu'il veut. C'est notre chemin de fer. Chaque citoyen canadien en est propriétaire. Ce n'est pas une entreprise privée, et c'est tout ce qui nous revient, des sandwiches au fromage, sandwiches qui parfois ne sont pas frais et qui coûtent très cher. Nous nous éloignons du principe de la démocratie. Voilà pourquoi bien des gens détestent le système démocratique. Vous aurez ceci, un point c'est tout. Mais enfin, c'est notre chemin de fer. Naturellement, il est administré par quelques hommes, un homme, mais en fait, il appartient au peuple canadien. Et n'y a-t-il pas au sein du gouvernement des postes qui représentent une dépense pour le contribuable et qui pourraient très bien être supprimés, et pourtant on les maintient. Peut-être que les wagons-restaurants coûtent cher, mais beaucoup prendraient le train s'il y avait un tel service. Je pense par exemple aux personnes âgées. Les jeunes eux se contentent d'un sandwich, d'un hot-dog, d'une pizza congelée réchauffée dans un four à infra-rouges. Ils s'en contentent. La qualité de la nourriture les laisse peut-être complètement indifférents, mais beaucoup de personnes âgées, pour des raisons médicales, ne peuvent prendre l'avion, et préfèrent ne pas conduire à cause de maladies cardiaques. Elles vont parcourir de longues distances en train tout en sachant qu'elles ne pourront pas manger raisonnablement bien.

**M. Rock:** Selon vous, le Comité devrait recommander au CN et à la CCT de rétablir les wagons-restaurants tels qu'ils existaient auparavant.

**M. Hillgartner:** Il ne s'agit pas d'opulence. Je crois qu'il faudrait de simples wagons-restaurants où on pourrait trouver quelque chose à moitié mangeable, où on pourrait manger un repas tel qu'on en a à la maison, un rosbif ou quelque chose du genre.

**M. Rock:** Autrement dit, comme auparavant. On ne pourrait pas le faire autrement. Il faut une grande cuisine, le même wagon-restaurant que par le passé.

## [Texte]

**Mr. Hillgartner:** Yes, but it would mean bringing more people to rail travel knowing that there is one on a train. Let us take two things into consideration. Windsor is in a main corridor. It is a heavy corridor for passenger travel going through Ontario right through to Toronto, Montreal and the East Coast, and for connections out West. The untapped meeting has been mentioned previously at this meeting and it is true. I have occasion to be around the CNR station in Windsor quite a bit around passenger train time. I see a lot of American cars coming into that station to use the passenger train facilities. CNR is the only passenger train service in and out of a city of a quarter of a million plus another what five to seven million market over there to draw on. I say especially the older type people would be enticed to come back to travel by rail. I have heard this comment more than once.

I only mentioned this once in my brief about a lady stopping me but I have heard other people talk about it too. "What, no dining car facilities?" I tell them no Club Car and they think what are we doing, we are going back in our form of travel as far as railroads. Are we trying to discourage people from travelling by rail and I think it should be given a try at least. It should be given a try with the huge market to draw from and we are getting a lot of passengers from Deroit, especially since Amtrak went in.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Hillgartner. This completes the brief from the United Transportation Union. I want to thank Mr. Hillgartner for coming down here today and presenting us with a very interesting brief.

This concludes the hearings of Chatham on tour and we will now move to Stratford and hearings will be held in the Victoria Inn Hotel, in the Victoria Room, at 9.30 tomorrow morning. The Committee is adjourned.

## [Interprétation]

**M. Hillgartner:** Oui, mais cela voudrait aussi dire plus de voyageurs. Prenons deux faits en considération. Windsor se trouve le long d'un couloir important. De nombreux voyageurs l'empruntent pour se rendre à Toronto, à Montréal, ou sur la côte Est. On s'en sert aussi dans les échanges avec l'Ouest. On a déjà parlé au cours de cette séance de ce marché non exploité, et c'est bien vrai. Je suis souvent à la gare du CN à Windsor à l'heure où les trains arrivent. Je vois beaucoup de trains américains entrer en gare pour se servir des commodités. Le CN est le seul à offrir un service-voyageurs à une ville d'un quart de million d'habitants plus un autre marché de cinq ou sept millions. J'ai souvent entendu dire, d'ailleurs, que les personnes plus âgées seraient tentées de recommencer à voyager par train.

Je n'ai parlé qu'une seule fois dans mon mémoire d'une dame qui m'a arrêté pour m'em parler, mais j'ai aussi entendu d'autres en discuter. «Quoi? Pas de wagon-restaurant?». Ils se demandent ce que nous faisons; ils trouvent que nous reculons en matière de chemin de fer. Essayons-nous de dissuader les gens d'emprunter le train. Je crois qu'on devrait essayer. Avec cet énorme marché dont nous pouvons profiter, et tous ces Américains de Détroit qui viennent surtout depuis que Amtrack s'est installé.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Hillgartner. C'était le mémoire présenté par la United Transportation Union. Je remercie M. Hillgartner d'être venu ici aujourd'hui afin de nous présenter ce très intéressant mémoire.

Ainsi se terminent les audiences de Chatham. Nous nous rendrons maintenant à Stratford où les audiences auront lieu au Victoria Inn Hotel dans la salle Victoria à 9h30 demain matin. La séance est levée.



## APPENDIX TC-7

Presentation to the Standing Committee on Transport and Communications by the City of Chatham, the Chatham Chamber of Commerce and the Chatham Industrial Commission.

*Introduction*

Chatham is the county seat for Kent County which has a population of 104,600. The City has approximately one hundred manufacturing companies covering a wide range of activities from food processing to automotive parts manufacturing and truck assembly. Many of these plants are branches of national and international corporations. Exact figures are difficult to assemble, but a good deal of travel in and out of Chatham is required by executives and marketing personnel.

Kent County is rated as one of the most productive agricultural areas in North America with annual farm income ranging between 80 million and 90 million dollars. This agricultural production includes fruits, vegetables, grain and livestock. Agricultural production from Kent County surpasses the combined output of the four Atlantic provinces.

As is the case in most areas, our prosperity and growth potential is related very closely to the availability of fast, convenient transportation for freight and passengers in and out of the area. With cutbacks in rail passenger service more and more of our people have had to turn to the automobile which is tedious and time consuming, making it necessary for us to oppose any further cutbacks in rail service and emphasizes the need for improved airport facilities.

*History*

Establishing an airport in Chatham was considered in 1927 when the Department of National Defence proposed the founding of "airharbours" in a number of municipalities so that local flying clubs might be formed. A site on the western outskirts of the city was used occasionally by flyers but was never designated as a permanent aerodrome because of a lack of specific criteria.

By 1929 some guidelines were established and a site east of the city on 3rd concession came into use as an instructional field but site limitations precluded commercial flying.

The thirties was a difficult time for commercial aviation and funds were generally not available for local airports. In 1937 Trans Canada Airway was begun but Chatham was considered too small to justify a mainline base. The federally sponsored airway with its mainline and emergency airports largely constructed at government expense tended to discourage municipal initiative for the construction of local airports.

The advent of World War two and the setting up of the British Commonwealth Air Training Plan renewed hope that a permanent airfield might be established in the Chatham area. Windsor airport was used as an elementary school and new sites were developed at Fingal, St. Thomas and Aylmer. In a number of communities throughout Ontario local airports were expanded and improved or totally new ones constructed. A number of

## APPENDICE TC-7

Mémoire présenté au Comité permanent des transports et des communications par la cité de Chatham, la Chambre de commerce de Chatham et la Commission industrielle de Chatham.

*Introduction*

Chatham est le chef-lieu du comté de Kent et a une population de 104,600 habitants. La ville compte environ 100 compagnies industrielles se spécialisant dans différents domaines: de la transformation des aliments à la fabrication de pièces de rechange d'automobiles et l'assemblage de camions. Beaucoup de ces usines sont des filiales de sociétés nationales et internationales. Il est difficile de donner des chiffres exacts, mais les directeurs et le personnel chargés de la commercialisation doivent fréquemment quitter Chatham ou s'y rendre.

Le comté de Kent est reconnu comme étant l'une des régions agricoles les plus productrices de l'Amérique du Nord; le revenu agricole annuel y est de 80 à 90 millions de dollars. Les fruits, les légumes, le grain et le bétail font partie de la production agricole. Dans le comté de Kent, celle-ci dépasse celle des 4 provinces de l'Atlantique réunies.

Comme c'est le cas dans la plupart des régions, notre prospérité et notre croissance sont très étroitement liées à la disponibilité de transports rapides et commodes répondant au va-et-vient des marchandises et des passagers de la région. À cause de la réduction par les chemins de fer du service voyageur de plus en plus de nos gens doivent avoir recours à l'automobile, ce qui est ennuyeux et constitue une perte de temps; nous nous voyons donc dans l'obligation de nous opposer à tout autre retrait relatif au service voyageur et de souligner la nécessité d'améliorer les installations de l'aéroport.

*Histoire*

En 1927, on étudie la possibilité de construire un aéroport à Chatham quand le ministère de la Défense nationale propose de créer des «ports aériens» dans bon nombre de municipalités afin d'encourager la création d'aéroclubs locaux. Un emplacement situé aux limites ouest de la ville est utilisé à l'occasion par des aviateurs, mais n'est pas désigné comme aéroport permanent à cause d'un manque de critères précis.

En 1929, on élabore quelques principes directeurs et un emplacement situé à l'est de la ville dans la troisième concession est utilisé comme terrain d'instruction; cependant, certaines restrictions éliminent les vols commerciaux.

Les années 30 constituent une époque difficile pour l'aviation commerciale; en général, il n'y a pas de fonds disponibles pour les aéroports locaux. En 1937 a lieu l'inauguration de la compagnie *Trans Canada Airway*, mais Chatham n'est pas, semble-t-il, assez importante pour se voir décerner le rôle de base de grandes lignes. La route aérienne parrainée par le gouvernement fédéral et ses aéroports de grandes lignes et d'urgence construits en grande partie aux dépens du gouvernement ont pour effet de décourager les municipalités qui avaient l'intention de construire des aéroports locaux.

L'avènement de la deuxième guerre mondiale et l'élaboration du *British Commonwealth Air Training Plan* (Programme de formation aérienne du Commonwealth bri-

them have remained as useful local or regional airports. Chatham did not share in the benefits of the Air Training Plan as did such communities as Kingston, Brantford, Goderich, St. Catharines, St. Thomas and Hamilton.

#### *The Present Chatham Airport*

Despite the failure to attract a wartime base, interest in aviation and its post war potential remained... In 1944 the Department of Transport was advised of a plan to found a regional airport as a municipal project. In reply it was implied that federal assistance might be available if Chatham would provide funds for the land. In December of 1945 the City of Chatham purchased the present 315 acre site.

The Chatham Airport occupies the northwest half of lot 23 in the 14th concession of Raleigh Township, containing 100 acres; all of lot 24 in the 14th Concession (except that part sold and conveyed to one McDowell by registered deed #27421) and the northwesterly 34 acres of lot 25 in the 14th Concession.

On February 24, 1947, a Temporary Certificate of Licence was issued by D. O. T. with the provision that the licence would become public as soon as sod developed on the graded strips.

Despite the improved drainage the field was closed at irregular intervals because of soft ground and frost heaving. The seasonal unreliability has prevented Chatham from serving the growing Canadian and American business aviation fleet so long as it lacks hard surfaced runways and the navigational aids to bring it up to I. F. R. Standards.

Both International Harvester and Crothers Ltd. were forced to suspend their executive flights to Chatham in 1958 because of the field surface and the lack of facilities. It is obvious that at least one hard surfaced all weather runway is required if reliable service is to be maintained.

Both Windsor and Sarnia are at the opposite sides of their respective counties from the borders of Kent and too remote to serve business aviation in Kent County.

In 1967 the Systems Planning Division, Airports Services, the United States Federal Aviation Administration prepared a series of case studies of representative regional airports and the communities they serve. The major findings of this study are reproduced below.

#### *Airport Development Is A Part Of The Overall Community Development Program*

The communities surveyed were all found to be active in a variety of local improvement programs. This activity included long range comprehensive land use planning, downtown renewal and encouragement of Business and Industrial development, and was supported by aggres-

sive) fait renaître l'espoir; peut-être y aura-t-il une piste permanente à Chatham. L'aéroport de Windsor est transformé en école primaire et on exploite de nouveaux emplacements à Fingal, St. Thomas et Aylmer. Dans bon nombre de collectivités de l'Ontario, les aéroports locaux sont agrandis et améliorés ou de nouveaux aéroports sont construits. Un certain nombre de ceux-ci sont toujours utilisés en tant qu'aéroports locaux ou régionaux. Contrairement aux collectivités de Kingston, Brantford, Goderich, St. Catharines, St. Thomas et Hamilton, Chatham ne profite pas du programme de formation aérienne.

#### *L'aéroport actuel de Chatham*

Même si elle n'a pas réussi à obtenir une base en temps de guerre, l'intérêt que Chatham porte au domaine de l'aviation et ses possibilités d'après guerre demeurent... En 1944, on a présenté au ministère des Transports un programme ayant pour but la création d'un aéroport régional, le tout faisant partie d'un projet municipal. On a répondu que le gouvernement fédéral accorderait peut-être son assistance si Chatham fournissait l'argent nécessaire pour le terrain. En décembre 1945, la ville de Chatham a acheté l'emplacement actuel de 315 acres.

L'aéroport de Chatham occupe la moitié nord-ouest du terrain 23 dans la 14<sup>e</sup> concession du canton de Raleigh c'est-à-dire 100 acres; tout le terrain 24 de la 14<sup>e</sup> concession (sauf cette partie vendue et transmise à un dénommé McDowell par le document enregistré #27421) et les 34 acres situées au nord-ouest du terrain 25 de la quatorzième concession.

Le 24 février 1947, le ministère des Transports a émis un permis temporaire stipulant que ce dernier deviendrait public dès qu'il y aurait du gazon sur les pistes.

Malgré l'amélioration du système d'écoulement des eaux, le terrain a été fermé à intervalles irréguliers à cause de la boue ou du gel. L'instabilité saisonnière a empêché Chatham de recevoir les flottes commerciales canadiennes et américaines de plus en plus nombreuses pendant si longtemps que la surface des pistes et l'assistance aux navigateurs ne répondent pas aux normes du I.F.R. (Règlements internationaux de vol).

*International Harvester et Crother Ltd* ont été forcés de suspendre leurs vols d'affaires à Chatham en 1958 à cause de la surface du terrain et du manque d'installations. Il est évident que nous avons besoin d'au moins une piste d'envol à surface dure qui peut être utilisée en tout temps si nous voulons maintenir un service régulier.

Windsor et Sarnia sont situés du côté opposé de leurs comtés respectifs qui bordent le comté de Kent; ils sont donc trop éloignés pour desservir le comté de Kent.

En 1967, l'Administration de l'aviation fédérale américaine, service des aéroports, division de la planification des systèmes a préparé une série d'études sur les aéroports régionaux représentatifs et sur les collectivités que ceux-ci desservent. Les principales découvertes de cette étude sont reproduites ci-dessous.

#### *L'exploitation des aéroports fait partie du programme général de développement de la collectivité*

Les collectivités au sein desquelles on a fait enquête s'intéressaient toutes à une variété de programmes d'améliorations locales. Faisaient partie de ces intérêts, la planification détaillée de l'utilisation des terres à long terme, le renouvellement urbain et l'encouragement de l'ex-



sive local administrations and civic organizations. At each location, community leaders considered the airport to be an important element among their action programs for balanced community development.

#### *Airport Development Is A Catalyst For Business and Industrial Growth*

The Census index of Value Added by Manufacture recorded substantial increases in each selected community in the period following the construction of a new airport or the modernization of existing facilities. Except in a few instances—The Volume of Retail Trade, Volume of Wholesale Trade, Volume of Service Business and other census indices of economic activity, all registered increases in rates of growth following airport development.

#### *The Airport Is An Attraction for New Industries*

The existence of an adequate airport was a strong factor in attracting new industries to each of the communities surveyed. Community leaders and heads of many of the new industries stated that the availability of air transportation was a strong factor in decisions to locate in these areas.

#### *The Airport Can Be a Factor in Retaining Existing Business and Industry*

At each of the communities surveyed, it was discovered that the availability of a modern airport was essential to the retention of many of the existing industrial establishments. Over the years air transportation has become increasingly more important to such companies by helping to retain their competitive positions in local, national and international markets.

#### *Industrial Expansion Furnishes Employment for Surplus Farm Labour*

The survey revealed that farm mechanization has been a major factor contributing to the decline of population, labour force and employment in the rural areas surrounding the communities surveyed. However, instead of migrating to points outside the local trade area, the rural labour force has been effectively retained by the increased business and industrial job opportunities in the community. This movement has also benefited new industry by providing a source of skilled and semi-skilled labour.

#### *Air Transportation is an Aid to Industrial Equipment Maintenance Programs*

A continuing benefit of an airport to local industry that has been identified in this study is its value in equipment maintenance programs. Air transportation has made it possible for key industries to keep equipment downtime to a minimum by the rapid replacement of supplies and parts, thus reducing the need for a large parts inventory.

pansion commerciale et industrielle; le tout était appuyé par des administrations locales et des organisations civiques dynamiques. Dans chaque collectivité, les chefs considéraient l'aéroport comme un élément important de leur programme d'action dans le cadre d'une collectivité équilibrée.

#### *L'exploitation des aéroports sert de catalyseur à la croissance commerciale et industrielle*

L'indice du recensement relatif à la valeur ajoutée par la fabrication marque d'importantes augmentations dans chacune des collectivités choisies au cours de la période suivant la construction d'un nouvel aéroport ou la modernisation des installations existantes. Sauf dans quelques cas, le volume du commerce de détail, du commerce en gros, des activités de service ainsi que d'autres indices du recensement sur l'activité économique ont tous enregistré des augmentations des taux de croissance à la suite de l'exploitation d'un aéroport.

#### *L'aéroport est une attraction pour les nouvelles industries*

L'existence d'un aéroport approprié constituait un facteur important en vue d'attirer de nouvelles industries dans chacune des localités visitées. Leurs dirigeants et les directeurs de bon nombre de nouvelles industries ont déclaré que l'existence de moyens de transport aérien constituait un facteur important quand il s'agissait de décider de s'installer dans ces régions.

#### *L'aéroport peut être un facteur qui permet de retenir des entreprises et des industries déjà existantes*

Dans chacune des localités visitées, on a constaté que l'existence d'un aéroport moderne était indispensable si l'on voulait retenir bon nombre d'établissements industriels existants. Au cours des années, le transport aérien est devenu sans cesse plus important pour les sociétés car il leur permet de maintenir leur situation concurrentielle sur les marchés locaux, nationaux et internationaux.

#### *L'expansion industrielle fournit des emplois à l'excédent de la main-d'œuvre agricole*

L'enquête a révélé que la mécanisation des exploitations agricoles a constitué un facteur important qui a contribué au déclin de la population, de la main-d'œuvre et de l'emploi dans les régions rurales environnant les localités où l'on a enquêté. Cependant, au lieu de se rendre dans des endroits situés à l'extérieur du secteur commercial local, la population active rurale est demeurée effectivement sur place grâce à l'augmentation des possibilités d'emploi assurées par les entreprises au sein de la localité. Cette expansion a aussi profité aux nouvelles industries en leur fournissant une source d'emplois spécialisés et semi-spécialisés.

#### *Le transport aérien constitue une aide aux programmes d'entretien de l'équipement industriel*

La valeur des programmes d'entretien de l'équipement que l'on a constatée dans cette étude d'un aéroport, constitue un avantage permanent pour l'industrie locale. Le transport aérien a permis aux industries importantes de réduire au minimum l'immobilisation de matériel grâce au remplacement rapide des fournitures et des pièces, ce qui évite l'entretien de gros stocks de pièces de rechange.

### *The Airport Provides Access to the National Air Transportation System*

The development of an airport connects a community to the National Air Transportation System. This system includes over 9,000 airports in the United States.

### *Realization of Benefits from Airport Development Requires Adequate Lead Time*

Attracting new business and industrial development to a community is often a complex and difficult task. In most cases this action will call for an intense promotional program and often takes years to accomplish.

The provision of an airport should be considered at an early stage in the community's development program, so that the facility is in being when it is needed, rather than just a promise to potential business and industrial firms. At each location surveyed, planning for airport development was begun several years in advance of its need. This, like the availability of other community facilities, was an important factor in attracting new industries to these communities.

### *The Airport Provides Agricultural Services to Mechanized Farms*

During the survey period farm employment declined in the five local trade areas. However, the Census index, "Value of Farm Products Sold", for each location did not drop, but instead registered increases in nearly all of the major agricultural report categories. These trends are primarily an indication of increased farm mechanization in the local trade area. In each of the communities, the operations at the airport include aerial crop seeding and crop spraying services. At the surveyed locations, this activity was found to be an essential feature in the conduct of modern farm operations.

### *Determination of Need*

For many years the Chatham Chamber of Commerce and other organizations in the City have contended that there is a genuine need for improved airport facilities in Kent County. This is exemplified by appendix No. 1, which outlines the use being made of the present strip in spite of the fact that it is unserviceable at irregular intervals. Our contention is further supported by the attached letters from local business outlining their use of air passenger and freight service to airports outside the area because of the uncertainty of conditions at the existing airport.

In the past year portions of the administrative and marketing staff of two Chatham companies have been transferred outside the area partly because of the lack of dependable air transportation. The area cannot stand further erosion of such an important segment of our economy, and seriously needs the stimulus that can be provided by improved airport facilities.

The City of Chatham, at its request, has received and is considering a number of proposals from capable parties interested in managing the airport.

### *L'aéroport permet d'accéder au réseau national de transport aérien*

La mise sur pied d'un aéroport relie une collectivité au réseau national des transports aériens. Aux États-Unis, celui-ci comporte plus de 9,000 aéroports.

### *La réalisation des profits tirés de l'exploitation d'un aéroport nécessite un certain délai*

Il est souvent compliqué et difficile d'attirer de nouvelles entreprises et de faciliter l'expansion industrielle d'une collectivité. Dans la plupart des cas, il faudra faire appel à un programme intensif de promotion et cela demande des années.

Il faudrait envisager la construction d'un aéroport au tout début du programme d'expansion d'une collectivité pour que l'installation existe au moment où l'on en a besoin au lieu que ce ne soit qu'une simple promesse faite à d'éventuelles entreprises et sociétés industrielles. A chaque endroit visité, on a commencé les plans de construction d'un aéroport plusieurs années avant que ce ne soit nécessaire. Ce fait, de même que la création d'autres installations communautaires, constitue un important facteur en vue d'attirer de nouvelles industries.

### *L'aéroport assure des services agricoles aux fermes mécanisées*

Au cours de l'enquête, la main-d'œuvre agricole a baissé dans les cinq régions commerciales locales. Cependant, l'indice de recensement «valeur des produits agricoles vendus» pour chaque localité n'a pas baissé; il a au contraire enregistré des augmentations dans presque toutes les grandes catégories recensées pour l'agriculture. Ces tendances révèlent avant tout une augmentation de la mécanisation agricole dans la région. Dans chacune des collectivités, l'aéroport sert aux opérations aériennes de semence et de pulvérisation des récoltes. Dans les localités visitées, on a remarqué que cette activité constituait un aspect essentiel des exportations agricoles modernes.

### *Détermination des besoins*

Pendant bien des années la Chambre de Commerce de Chatham et d'autres organismes de la ville ont soutenu qu'il était véritablement nécessaire d'améliorer les installations de l'aéroport dans le comté de Kent. Ce fait est démontré dans l'appendice n° 1 qui signale l'utilisation de la piste d'atterrissage actuelle malgré qu'elle soit inutilisable à intervalles irréguliers. Notre affirmation est renforcée davantage par les lettres ci-jointes des entreprises locales soulignant leur utilisation des services de voyageurs et de marchandises des aéroports situés à l'extérieur de la région à cause de l'incertitude des conditions de l'aéroport actuel.

Au cours de l'année dernière, bon nombre du personnel administratif et de commercialisation de deux sociétés de Chatham a été transféré à l'extérieur de la région en partie à cause de l'absence de moyens de transport aérien convenables. La région ne peut permettre davantage qu'un secteur de notre économie aussi important se vide et elle a besoin d'être sérieusement stimulée par l'amélioration des installations de l'aéroport.

Sur sa demande, la ville de Chatham a reçu un certain nombre de propositions provenant d'organismes compétents intéressés à administrer l'aéroport et elle les étudie actuellement.



## ACTIVITY AT CHATHAM AIRPORT 1971

Owner	No. of Aircraft Single and Twin		Nature of Business	Lbs. of Freight Carried	Locale	No. of Passengers Carried	Transient	No. of Takeoffs and Landings Per Year	Frequency of Use
Sontair	2	1	Flying Training and Charter	25,000	Based at Chatham	340		3,500	Daily
W. G. Thompson		1	Visiting other Plants		Based at Chatham			300	Twice Weekly
Chatham Flying Club	1		Pleasure		Based at Chatham			800	Daily
Chatham Air Cadets	3	Gliders	Flying and Training		Based at Chatham			1,500	Daily during summer Weekends in Winter
George Hitchmough	1		Pleasure		Based at Chatham			200	Twice weekly
Henry Bruhlman	1		Pleasure		Based at Chatham			100	Weekly
Dave Rowden	1		Pleasure		Based at Chatham			300	Twice weekly
Eaton Springs		2	Business			60	Various cities		Twice monthly
Ontario Lands and Forests		Assorted	Business			100	Toronto		Twice weekly
Kysor Ind of Canada		1	Business				Cadillac		Weekly

## BILAN DES ACTIVITÉS A L'AÉROPORT DE CHATHAM EN 1971

Propriétaire	Nombre d'avions un ou deux moteurs		Fonction	Liv. de marchandises transportées	Lieu	Nombre de passagers transportés	De passage	Nombre de décollages et d'atterrissages par année	Fréquence d'emploi
Sontair	2	1	Formation et affrètement	25,000	Base à Chatham	340		3,500	Quotidiennement
W. G. Thompson		1	Visite d'autres établissements		Base à Chatham			300	Deux fois par semaine
Chatham Flying Club	1		Agrément		Base à Chatham			800	Quotidiennement
Cadets de l'aviation de Chatham		3 planeurs	Vol et formation		Base à Chatham			1,500	Quotidiennement en été et fin de semaine en hiver
George Hitchmough	1		Agrément		Base à Chatham			200	Deux fois par semaine
Henry Bruhlman	1		Agrément		Base à Chatham			100	Hebdomadairement
Dave Rowden	1		Agrément		Base à Chatham			300	Deux fois par semaine
Eaton Springs		2	Affaires		Base à Chatham	60	Différentes villes		Deux fois par mois
Terres et forêts de l'Ontario		Divers	Affaires			100	Toronto		Deux fois par semaine
Kysor Ind of Canada		1	Affaires				Cadillac		Hebdomadairement

## COMPANIES CHARTERING SONTAIR LIMITED

## Local

1. Union Gas
2. International Harvester
3. Fram (CND)
4. Elan Tool & Die
5. Hawryluk & Lawson
6. Pioneer Hibred Corn
7. Daymond Company
8. Ontario Steel Products Co.
9. Sass Manufacturing Co.
10. Jas. V. Dent
11. Dover Auto Wreckers
12. Milling Products Co. Ltd.
13. Giffin Grain
14. Gray Bros. Farm Machinery
15. Ontario Wheat Products Marketing Board
16. George James Photo Studio
17. Kent Refrigeration
18. Postian Rugs
19. Dolamore Studio
20. Ontario Department of Agriculture
21. M. J. Smith (Chatham) Ltd.
22. St. Clair Regional Development
23. Trotter Photo Studio
24. Kentown Limited
25. Thames Lea Plaza Ltd.
26. United Co-op.

## Distant

1. G.M.—Lansing, Michigan
2. Ford—Oakville
3. Imperial Oil—Sarnia
4. Dow Chemical—Sarnia
5. Ethyl Corp.—Sarnia
6. Dominion Road Machinery—Goderich
7. Clarke Equipment—St. Thomas
8. Cleveland Equipment—Detroit
9. North American Eng.—London
10. Fram Corp.—Rhode Island
11. A. McCormick & Son—Pelee Island
12. Poster Print—Toronto
13. Tripp-Vogt—Tillsonburg
14. University of Guelph

## Conclusion

It is important to the economic wellbeing of Kent County that the existing municipality owner airport be brought up to an acceptable standard of serviceability. It is our opinion that this would entail the upgrading of existing facilities to include a hard surfaced, lighted landing strip that can be improved to I.F.R. standards when the demand warrants. It is respectfully requested that the Standing Committee on Transport and Communications recommend to the Department of Transport favourable consideration of the necessary improvement to the Chatham Airport.

INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY OF  
CANADA LIMITED

General Office—Hamilton, Ontario

January 11, 1972

Mr. M. Asher  
Dover Corporation (Canada) Limited  
337 Richmond Street  
CHATHAM, Ontario

Dear Mac: Re: *Paved Runway for Aircraft*  
*Kent County*

As a result of our recent conversations at the Chamber of Commerce we have reviewed the use made of aircraft

## SOCIÉTÉS AFFRÉTANT SUNTAIR LIMITED

## Local

1. Union Gas
2. International Harvester
3. Fram (CND)
4. Elan Tool & Die
5. Hawryluk & Lawson
6. Pioneer Hibred Corn
7. Daymond Company
8. Ontario Steel Products Co.
9. Sass Manufacturing Co.
10. Jas. V. Dent
11. Dover Auto Wreckers
12. Milling Products Co. Ltd.
13. Giffin Grain
14. Gray Bros. Farm Machinery
15. Ontario Wheat Products Marketing Board
16. George James Photo Studio
17. Kent Refrigeration
18. Postian Rugs
19. Dolamore Studio
20. Min. de l'Agriculture de l'Ontario
21. M. J. Smith (Chatham) Ltd.
22. St. Clair Regional Development
23. Trotter Photo Studio
24. Kentown Limited
25. Thames Lea Plaza Ltd.
26. United Co-op.

## Éloigné

1. G.M.—Lansing, Michigan
2. Ford—Oakville
3. Imperial Oil—Sarnia
4. Dow Chemical—Sarnia
5. Ethyl Corp.—Sarnia
6. Dominion Road Machinery—Goderich
7. Clarke Equipment—St. Thomas
8. Cleveland Equipment—Detroit
9. North American Eng.—London
10. Fram Corp.—Rhode Island
11. A. McCormick & Son—Pelee Island
12. Poster Print—Toronto
13. Tripp-Vogt—Tillsonburg
14. L'université de Guelph.

## Conclusion

Dans le cadre du bien-être économique, il importe que l'aéroport municipal actuel du comté de Kent soit amélioré de façon à atteindre un minimum d'utilité acceptable. Nous croyons que le fait d'établir une piste d'atterrissage pavée et éclairée permettrait d'améliorer les installations déjà existantes. Cette piste peut être améliorée selon les normes de l'I.F.R. (règlement international de vol) lorsque la demande est justifiée. On demande bien respectueusement que le Comité permanent des transports et des communications recommande au ministère des Transports de faire une étude favorable sur l'amélioration nécessaire de l'aéroport de Chatham.

INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY  
OF CANADA LIMITED

Siège social—Hamilton, Ontario

Le 11 janvier 1972

M. M. Asher  
Dover Corporation (Canada) Limited  
337, rue Richmond  
CHATHAM, Ontario.

Cher Mac,  
Sujet: *Pistes d'envol pavées pour avions*  
*Comté de Kent*

A la suite de nos récentes conversations à la Chambre de commerce, nous avons examiné l'usage qu'on a fait de



for flying materials and personnel into the area over a period of the last two years.

Because of the lack of facilities all but a very few of our charter flights have been landing in Detroit. We find that in the year 1970 it was necessary to charter aircraft 37 times to bring in urgently needed materials to keep assembly lines operative. During 1971 it was necessary to use 18 charter flights, again all landing in Detroit. Flights of this nature are expensive and also do not give us the service which we require since materials coming into Detroit airports are still two hours from the line and we need faster service.

There is no doubt in our minds that this type of service will be required continuously since, because of the type of business we are in, it is never possible to have all materials on hand when required and emergency flights are very essential.

Because of the lack of a suitable landing strip very little chartering is done for personnel. We believe that there is a need in this area and that we could have use for charter flights or commuter service averaging approximately one per week since personnel are continually travelling both to and from this operation and our U.S. plants. There is also a need to travel to other metropolitan areas such as Hamilton, Toronto etc. for connection with existing air services to other major centers.

Adequate air service from a center such as Chatham is essential to the development of additional manufacturing facilities. We believe that in the future the volume of products from this plant will increase substantially and that the need for service will increase proportionately.

Yours very truly,  
W. B. P. Brown  
Works Manager

UNION GAS COMPANY OF CANADA, LIMITED  
Head Office

Chatham, Ontario  
Bruce F. Willson, President

January 10, 1972

Mr. Norman Haines,  
President,  
Chatham Chamber of Commerce,  
12 5th Street,  
Chatham, Ontario.

Dear Norman:

I would like to commend the Chatham Chamber of Commerce for its efforts to obtain a paved landing strip for the Chatham airport which serves not only the city but the entire County of Kent.

Such an improvement as a surfaced runway together with modest navigation and lighting aids would be of considerable benefit to Union Gas Company and its senior people. From time to time we find it necessary to be in Toronto or elsewhere on short notice. The ability to fly in and out of Chatham on a more or less assured

l'avion pour transporter le matériel et le personnel dans la région au cours des deux dernières années.

A cause du manque d'installations, tous nos vols affrétés, sauf quelques-uns, ont atterri à Détroit. Nous constatons qu'en 1970, nous avons dû affréter des avions 37 fois pour amener du matériel requis d'urgence pour alimenter les chaînes de montage. En 1971, nous avons dû avoir recours à des vols nolisés à 18 reprises et tous les atterrissages se sont faits à Détroit. Les vols de ce genre sont dispendieux et aussi ne nous donnent pas le service dont nous avons besoin vu que le matériel qui arrive à l'aéroport de Détroit est encore à deux heures de l'usine et nous avons besoin d'un service plus rapide.

Nous n'avons aucune doute que ce type de service sera requis continûment étant donné que, vu notre genre de commerce, il n'est jamais possible d'avoir tout le matériel en main lorsque nous en avons besoin et des vols d'urgence sont très essentiels.

A cause du manque de pistes d'atterrissage convenables, on affrète très peu d'avions pour le personnel. Nous sommes persuadés qu'il existe un besoin dans ce domaine et que nous pourrions utiliser des vols affrétés ou un service-navette en moyenne une fois par semaine environ, puisque le personnel fait la navette entre cette exploitation et nos usines américaines. Il nous faut aussi voyager aux autres centres métropolitains comme Hamilton, Toronto, etc, pour faire la correspondance avec les services aériens existants vers d'autres centres importants.

Un service aérien convenable d'un centre tel que Chatham est essentiel au développement d'installations manufacturières supplémentaires. Nous croyons qu'à l'avenir, la quantité de produits de cette usine va augmenter considérablement et que le besoin de ce service augmentera en proportion.

Votre tout dévoué,  
W. B. P. Brown,  
Directeur d'usine

UNION GAS COMPANY OF CANADA LIMITED  
Siège social

Chatham, Ontario  
Bruce F. Willson, président

le 10 janvier 1972

M. Norman Haines  
Président  
Chambre de commerce de Chatham  
12, 5<sup>e</sup> rue  
Chatham, Ontario.

Cher Norman,

J'aimerais féliciter la Chambre de commerce de Chatham pour ses efforts en vue d'obtenir une piste d'envol pavée à l'aéroport de Chatham qui dessert non seulement la ville, mais aussi tout le comté de Kent.

Une telle amélioration ainsi que l'aménagement de certaines installations modestes en vue d'aider la navigation à l'éclairage seraient très utiles à l'Union Gas Company et à ses dirigeants. De temps à autre, il nous faut être à Toronto ou ailleurs à court délai. Le fait de pouvoir s'envoler et atterrir à Chatham plus ou moins régulière-

basis reduces overall travelling time to Toronto by 1½ hours. This can be of considerable benefit for busy people.

The existence of a paved strip undoubtedly would be of considerable benefit to the manufacturing industries in our area. Chatham's ability to compete with other communities both in Canada and in the U.S. would be improved—particularly compared with cities already equipped with facilities of this type.

Best wishes in connection with your negotiations with the officials of the Ministry of Transport. A surfaced runway would be of great benefit to the economy of this important segment of Canada.

Yours sincerely,  
Bruce  
B. F. Willson

BFW/cj  
cc: Mr. M. R. Asher

PIONEER HI-BRED CORN COMPANY  
OF CANADA LIMITED

361 Grand Ave. W. P.O. Box 730 Chatham, Ontario

January 10, 1972

Mr. Norm Haines,  
Chatham Chamber of Commerce,  
Chatham, Ontario

Dear Norm,

In regards to the up-grading of the runway at the Chatham City Airport I would like to present my Company's suggestions on same.

Our home office is located in Des Moines, Iowa. The company owns a private twin engine executive type aircraft for use by various company officials and personnel on a year round basis.

The aircraft in the past three years has flown company personnel and executives to Chatham for company meetings of various types. Only twice have they been able to come into Chatham Airport because of runway conditions being suitable for landing.

They have landed twice at London Airport and the balance at Detroit Metropolitan Airport and rented cars to travel to Chatham. On both occasions when they did fly into Chatham we have had to phone them and give them the general field conditions prior to their departure from Des Moines.

As of this date our aircraft is scheduled into Chatham Airport on February 8th, 1972, again, that morning we will need to call the pilot in Des Moines by 6 a.m. of that day to give him runway conditions.

We also own and operate a separate seed corn installation project on Pelee Island and from the Chatham Airport we make about 20 to 25 charter flights a year to and from Pelee mainly for supplies, repairs and Department of Agriculture inspectors who inspect seed crops for certification. If this cannot be done from the Chatham Airport we have to charter and run the flights out of Windsor.

Having a pilots licence at one time I can assure you that there were many times in the past that it was not

ment réduit la durée du voyage à Toronto d'une heure et demie. Ceci peut être très avantageux pour des gens occupés.

La disponibilité d'une piste pavée serait sans doute très avantageuse pour les industries manufacturières de notre région. La capacité de Chatham de faire concurrence aux autres collectivités du Canada et des États-Unis serait améliorée—surtout en rapport avec les villes qui sont déjà munies d'installations de ce genre.

Nos meilleurs vœux à l'égard de vos négociations avec les fonctionnaires du ministère des Transports. Une piste pavée aiderait beaucoup l'essor de l'économie de cet important secteur du Canada.

Votre tout dévoué,  
Bruce  
B. F. Willson.

cc: M. M. R. Asher

PIONEER HI-BRED CORN COMPANY  
OF CANADA LIMITED

361 ouest. avenue Grand, C.P. 730, Chatham, Ontario

Le 10 janvier 1972

Monsieur Normand Haines  
Chambre de commerce de Chatham  
Chatham (Ontario)

Monsieur,

J'aimerais vous faire part des suggestions de ma compagnie concernant l'amélioration et le pavage de la piste d'atterrissage à l'aéroport municipal de Chatham.

Notre bureau principal est situé à Des Moines, Iowa. La compagnie possède un avion bimoteur privé du genre «exécutif» dont elle se sert pour transporter divers représentants et membres du personnel de la compagnie à longueur d'année.

Au cours des trois dernières années, l'avion a transporté à Chatham le personnel et les administrateurs de la compagnie pour qu'ils y assistent à des réunions de divers genres organisées par la compagnie. Seulement à deux reprises a-t-on pu atterrir à l'aéroport de Chatham parce que l'état de la piste le permettait.

On a atterri deux fois à l'aéroport de London et, le reste du temps, à l'aéroport métropolitain de Détroit, où des autos ont été louées pour se rendre à Chatham. Les deux fois que nous avons pu atterrir à Chatham, nous avons dû téléphoner à Des Moines avant le départ pour informer le pilote de l'état général du terrain.

Notre avion est censé se rendre de nouveau à Chatham le 8 février 1972 et, ce matin-là, nous devons appeler le pilote à Des Moines avant 6 h 00 pour lui dire quel est l'état du terrain d'atterrissage.

Nous possédons et exploitons une usine distincte de graines de maïs sur l'île Pelée et nous faisons environ 20 à 25 vols spéciaux par année entre Chatham et Pelée, principalement pour y transporter des fournitures, procéder à des réparations ou y amener des inspecteurs du ministère de l'Agriculture pour y inspecter les récoltes de graines et les certifier. Si nous ne pouvons nous servir de l'aéroport de Chatham, nous devons nolisier et faire les vols à partir de Windsor.



safe to try and fly either in or out of our local airport because of the landing strip conditions that existed.

I would strongly recommend that the City Council give the highest priority to up-grading the landing strip as quickly as possible. If I can be of any further assistance promoting such a project I would be happy to do so.

Yours sincerely,

Walter B. Hawkins,  
President and General Manager,  
PIONEER HI-BRED CORN COMPANY OF CANADA  
LIMITED.

OMSTEAD REFRIGERATED TRANSPORTATION  
LIMITED

Wheatley—Ontario

January 11th 1972

Mr. Norman Haist,  
CFCO Editorial,  
P.O. Box 630,  
Chatham, Ontario

Dear Sir:

May I take this opportunity to congratulate you on your fine Editorial of to-day in regard to the Chatham Airport.

As a pilot and an airplane owner I have found it necessary on different occasions to over fly the Chatham Airport due to soft field conditions at different times of the year. Also on one occasion, I landed to obtain fuel only to find out that no fuel was available at the time.

The Chatham area could use a hard surface runway with lights for the many local aircraft and visitors from outside the Chatham area who come to this area on business and pleasure.

Through the efforts of C F C O and other concerned citizens and organizations we may see this reality come true for The Chatham Airport.

Yours very truly,

Mr. Arleigh Omstead,  
Wheatley, Ontario

DOVER CORPORATION/INDUSTRIAL DIVISION  
(CANADA) LIMITED

337 Richmond Street,  
Chatham, Ontario.

Mr. Norman Haines, President  
Chatham Chamber of Commerce,  
Box 630,  
Chatham, Ontario.

Dear Sir:

We at Dover Corporation have very strong feeling regarding a surfaced landing strip at the Chatham Airport.

Comme j'ai déjà été détenteur d'une licence de pilote, je suis en mesure de vous assurer qu'en de nombreuses occasions par le passé, les envols et les atterrissages à notre aéroport local ne pouvaient se faire en sécurité à cause du mauvais état de la piste.

Je ne saurais trop recommander au Conseil municipal d'accorder la plus haute priorité à l'amélioration de la piste d'envol dans les plus brefs délais possibles. Si je puis vous être d'une aide quelconque dans le cadre de ce projet, je serai heureux d'y collaborer.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Walter B. Hawkins  
Président et directeur général  
PIONEER HI-BRED CORN COMPANY  
OF CANADA LIMITED

OMSTEAD REFRIGERATED TRANSPORTATION  
LIMITED, WHEATLEY, ONTARIO

Le 11 janvier 1972

Monsieur Norman Haist  
Editorial C F C O  
B.P. 630  
Chatham (Ontario)

Monsieur,

Puis-je profiter de l'occasion pour vous féliciter de votre bel éditorial d'aujourd'hui sur l'aéroport de Chatham.

En tant que pilote et propriétaire d'avion, j'ai trouvé qu'il avait été nécessaire en diverses occasions de dépasser l'aéroport de Chatham à cause de l'état mou du terrain à diverses périodes de l'année. De plus, en une occasion, j'ai atterri pour y prendre du carburant, mais j'ai découvert qu'il n'y en avait pas à ce moment-là.

La région de Chatham pourrait faire bon usage d'une piste à revêtement dur et éclairée, destinée à de nombreux avions locaux et visiteurs de l'extérieur de la région de Chatham qui s'y rendent pour affaires et leur agrément.

Grâce aux efforts de C F C O et d'autres citoyens et organismes intéressés, ce rêve deviendra peut-être réalité à l'aéroport de Chatham.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

M. Arleigh Omstead  
Wheatley (Ontario)

DOVER CORPORATION/INDUSTRIAL DIVISION  
(CANADA) LIMITED

337, rue Richmond  
Chatham (Ontario)

M. Norman Haines, président  
Chambre de commerce de Chatham  
Boîte 630  
Chatham (Ontario)

Monsieur,

Nous, de la Dover Corporation, sommes très intéressés à voir doter l'aéroport de Chatham d'une piste d'envol avec revêtement.

Le 29 décembre 1971

We think that the upgrading of our airport, including a surfaced landing strip should be down at once to insure the safe landing of business and private aircraft.

Our company is very much in favour of upgrading the landing strip at the airport which would benefit ourselves and also our customers.

Yours Sincerely,

DOVER CORPORATION (CANADA) LIMITED  
M. R. Asher  
Operations Manager

ELAN TOOL & DIE LIMITED  
P.O. Box 550, Chatham, Ontario

Telephone (519) 352-1900

January 10th, 1972

The President,  
Chatham Chamber of Commerce,  
12 5th. Street,  
Chatham, Ontario.

Att: Mr. Norman Haines.

Gentlemen:

We must complement the Chatham Chamber of Commerce in its efforts regarding the acquisition of a paved runway for our local airport.

The above mentioned would most definitely be an asset to our Company, as well as to the business community generally.

We frequently have inquiries from customers and suppliers alike, as to our airport facilities, and we must admit they do leave something to be desired.

Wishing you continued success in your efforts in the coming year, I remain,

Yours truly,

ELAN TOOL & DIE LIMITED  
J. R. Clements,  
President.

CANADIAN FRAM LIMITED  
Chatham, Ontario

M. Jack Ripley  
President

January 6, 1972

Mr. Norman Haines, President,  
Chatham Chamber of Commerce,  
12 Fifth Street,  
Chatham, Ontario.

Gentlemen:

I understand the Chamber is spearheading local efforts to have the runway at the Chatham Airport improved to permit all weather flying in and out of the port.

If this community expects to attract and indeed have existing industry expand in Chatham, this improvement has got to be made.

Nous croyons qu'on devrait procéder sans délai à l'amélioration de notre aéroport, y compris au pavage de la piste d'atterrissage, pour assurer l'atterrissage en sécurité des avions commerciaux et privés.

Notre compagnie est très en faveur de la rénovation de la piste d'atterrissage à l'aéroport, ce qui nous profiterait à nous ainsi qu'à nos clients.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

DOVER CORPORATION (CANADA) LIMITED  
M. R. Asher  
Directeur des opérations

ELAN TOOL & DIE LIMITED  
C.P. 550, Chatham, Ontario

N° tél. (519) 352-1900

Le 10 janvier 1972

Le président  
Chambre de commerce de Chatham  
12, 5<sup>e</sup> rue  
Chatham (Ontario)  
(À l'attention de Monsieur Norman Haines)

Messieurs,

Nous devons féliciter la Chambre de commerce de Chatham pour ses efforts en vue de doter notre aéroport local d'une piste d'atterrissage pavée.

Un tel aéroport avantagerait sans l'ombre d'un doute notre compagnie, tout comme l'ensemble de la collectivité commerciale.

Nos clients et nos fournisseurs nous demandent fréquemment quelles sont nos installations aériennes, et nous devons admettre qu'elles laissent beaucoup à désirer.

Nous vous souhaitons tout le succès possible dans vos efforts au cours de l'année qui vient.

Veillez agréer, messieurs, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

ELAN TOOL & DIE LIMITED  
J. R. Clements  
Président

CANADIAN FRAM LIMITED  
Chatham, Ontario

M. Jack Ripley  
Président

Le 6 janvier 1972

Monsieur Norman Haines, président  
Chambre de commerce de Chatham  
12, 5<sup>e</sup> rue  
Chatham, Ontario

Messieurs,

Je félicite la Chambre de conjuguer les efforts locaux en vue de doter l'aéroport de Chatham, d'installations qui lui permettront d'accueillir les avions en tout temps, indépendamment des conditions atmosphériques.

Si cette collectivité entend attirer les industries et voir s'agrandir celles qui sont déjà exploitées à Chatham, cette amélioration s'impose.



Canadian Fram Limited uses the airport, conditions permitting, to fly our personnel to important meetings and the fact that our parent company, Fram Corporation, has an executive jet on order says something about the importance we place on air travel.

Our company is investing \$1.7 million in capital expansion in Chatham during 1972. I would consider it an act of good faith for the community to reciprocate and undertake these airport improvements this year.

Sincerely yours,

M. J. Ripley

DEKALB CANADA LIMITED  
P.O. Box 430  
Phone 519-352-5310  
Chatham, Ontario, Canada

January 10, 1972

Mr. Norman Haines,  
Chamber of Commerce,  
Chatham, Ontario.

Dear Norm:

We would like to be on record for encouraging the resurfacing the runways at the Chatham airport.

As it is now our Company planes (aerocommanders) will not attempt to land here because of the poor runways. I'm not certain as to how many times they land at either Windsor or Detroit in a given year but it would greatly facilitate time and expense if they were able to land here.

Please advise if I can be of any further help in this regard.

Sincerely,

DeKalb Canada Limited  
Joseph J. Kieley,  
General Manager

BROCKVILLE CHEMICAL INDUSTRIES LIMITED

Fertilizer Department  
Box 279, Chatham, Ontario  
Telephone: (519) 352-5010

January 5, 1972

Mr. Mac Asher,  
Dover Corporation of Canada Ltd.,  
Richmond St.,  
Chatham, Ontario.

Dear Sir:

It is a pleasure to know that you are interested in the improvement of our Chatham airport with special emphasis on the paving of the runways.

May I add to your enthusiasm by advising you that both my Company, Brockville Chemical Ind. Ltd. and I personally, endorse the urgent need of our community to have reasonable paved landing facilities at our airport.

La Canadian Fram Limited se sert de l'aéroport, quand les conditions le permettent, pour y accueillir son personnel qui doit assister à des réunions importantes et le fait que notre compagnie mère, la Fram Corporation, ait commandé un réacté «exécutif» vous prouve l'importance que nous accordons aux déplacements aériens.

Notre compagnie à Chatham investira 1.7 million de dollars pour fins de développement au cours de 1972. Je considérerais comme un geste de bonne foi que la collectivité réagisse favorablement et entreprenne ces changements cette année.

Veuillez agréer, messieurs, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

M. J. Ripley

DEKALB CANADA LIMITED  
C.P. 430  
Tél: 519-352-5310  
Chatham, Ontario, Canada

le 10 janvier 1972

Monsieur Norm Haines,  
Chambre de Commerce,  
Chatham, (Ontario).

Cher ami,

Nous tenons à figurer parmi ceux qui favorisent la remise en état des pistes de l'aéroport de Chatham.

Dans les conditions actuelles, les avions de notre compagnie (Aérocommanders) n'essayeront pas de s'y poser vu le mauvais état des pistes. Je ne sais pas exactement combien de fois ils atterrissent à Windsor ou à Détroit au cours d'une année mais, s'ils pouvaient se poser à Chatham, on pourrait économiser beaucoup de temps et d'argent.

Ma collaboration vous est acquise.

Veuillez agréer cher ami, l'expression de mes sentiments distingués.

DeKalb Canada Limited  
Joseph J. Kieley,  
Directeur général.

BROCKVILLE CHEMICAL INDUSTRIES LIMITED

Fertilizer Department  
C.P. 279, Chatham, Ontario  
Tél.: (519) 352-5010

le 5 janvier 1972

M. Mac Asher,  
Dover Corporation of Canada Ltd.,  
Rue Richmond,  
CHATHAM (Ontario)

Monsieur,

Nous sommes heureux d'apprendre que vous vous intéressez à l'amélioration de l'aéroport de Chatham et particulièrement au pavage de ses pistes.

Je tiens à vous informer avec enthousiasme que ma compagnie, Brockville Chemical Ind. Ltd. et moi-même, pensons également qu'il est urgent que l'aéroport de notre communauté soit doté de pistes pavées acceptables.

We have had many inquiries from companies with whom we do business about the condition of the Chatham airport. On learning of the unpaved runways, the decision not to land at our airport is almost a certainty.

With best wishes for success in this project which will be of great importance to the future of the business community, I am,

Very sincerely yours,

Brockville Chemical Industries Ltd.,  
J. D. Browne,  
Chatham Manager.

PARKINSON COWAN (CANADA) LTD.

830 Richmond Street  
P.O. 126, Chatham, Ontario  
Telephone 519-352-4030 Telex: 024-785 12

January 6, 1972

Dover Corporation (Canada) Limited,  
337 Richmond St.,  
Chatham, Ont.

Att: Mr. M. R. Asher.

Dear Mr. Asher: Subject: *Proposed Chatham Airport.*

This is to confirm that Parkinson Cowan as a company, and most of its senior staff, as individuals, would be most interested in seeing some improvement in the airport facilities in Chatham. We particularly think it is desirable to have a paved runway and effective lighting as the minimum improvements desirable.

Since people from this plant fly frequently to many parts of Canada and the United States, and also to Europe anything which would enable us to connect with Toronto or Montreal a lot easier than we can now would be a decided business advantage. There must be many other people in Chatham similarly affected, and I feel sure that this could be an important influence on the location of future industry by other companies in the general area.

Yours very truly,

Parkinson Cowan (Canada) Ltd.  
H. A. C. Tracy,  
President.

SUNNEN PRODUCTS COMPANY LIMITED  
Chatham, Ontario

December 23, 1971

Mr. Norman Haines, President,  
Chatham Chamber of Commerce,  
Box 630,  
CHATHAM, Ontario.

President Haines.

The use of Private Aircraft by the business community is an established way of doing business. It has grown

Beaucoup de compagnies avec lesquelles nous faisons des affaires se sont informées auprès de nous de l'état de l'aéroport de Chatham. Lorsqu'elles apprendront que les pistes ne sont pas pavées, il est presque certain qu'elles décideront de ne pas atterrir à notre aéroport.

En vous souhaitant tout le succès possible dans l'exécution de ce projet qui s'avérera très important pour l'avenir des entreprises locales, veuillez agréer, monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Brockville Chemical Industries Ltd.,  
J. D. Browne,  
directeur de la filiale de Chatham.

PARKINSON COWAN (CANADA) LTD.

830, rue Richmond  
C.P. 126, Chatham, Ontario  
Tél.: 519-352-4030 Télex: 024-785 12

Le 6 janvier 1972

Dover Corporation (Canada) Limited,  
337 Richmond,  
Chatham, (Ontario)

A l'attention de M. M. R. Asher

Monsieur,

Objet: *Projet d'aéroport à Chatham*

Je vous adresse la présente pour vous confirmer que la société Parkinson Cowan et la plupart de ses cadres supérieurs, en tant que particuliers, verraient d'un bon œil que des améliorations soient apportées aux installations de l'aéroport de Chatham. Nous pensons qu'il est particulièrement souhaitable que la piste soit pavée et qu'un éclairage adéquat soit installé.

Étant donné que des représentants de nos usines se rendent fréquemment en avion à différents points du Canada des États-Unis et de l'Europe également, toutes les installations qui nous permettraient d'assurer plus facilement la correspondance avec Toronto ou Montréal constitueraient un avantage commercial indiscutable. Bon nombre d'autres personnes sont certainement touchées de façon semblable à Chatham, et je suis certain qu'une telle réalisation pourrait encourager énormément d'autres sociétés à aménager des usines dans la région.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président de la Parkinson Cowan (Canada) Ltd.  
H. A. C. Tracey

SUNNEN PRODUCTS COMPANY LIMITED  
Chatham, Ontario

Le 23 décembre 1971

M. Norman Haines, président de  
la Chambre de commerce de Chatham,  
Boîte postale 630,  
Chatham (Ontario).

Monsieur,

L'utilisation d'avions privés par les hommes d'affaires est bien ancrée dans le domaine des affaires. Elle s'est



by leaps and bounds in Western Canada and we have noticed in our travels and discussions with other businessmen the growing trend in this part of Canada.

Our company is very much in favour of upgrading our landing strip as we feel it would be of value to us and our customers that we serve from Newfoundland to Victoria.

Our community needs a safe, adequately surfaced landing strip that could be used by the public and business community.

We heartily support the Chamber in its efforts to update our City Airport.

Yours very truly,

SUNNEN PRODUCTS CO. LTD.,  
Steve T. Emans,  
General Manager.

December 12, 1969

Mayor and Council of  
The City of Chatham  
Chatham, Ontario  
Canada

Dear Mayor and Council:

I had occasion last week to fly into Chatham for a business discussion with some of your area businessmen. I think you should know the impressions that I gained by that visit.

First, let me say that I was impressed by the people I met and have no reason to believe that we cannot make and maintain a profitable business relationship that will do both my company and the Chatham area a great deal of good. You seem to have a thriving town, but since a chain is only as strong as its weakest point, let me bring up that glaring weak point.

Our plane cost our company \$150,000. It is expensive to maintain and costly to run. But it gets our executives in and out of towns where conventional travel is time consuming or non-existent. It pays its way. I would not however, under any circumstances, allow that investment to come again into the cow pasture that goes under the name of Chatham Municipal Airport. While I am sure that any damage to the plane would be your responsibility to take care of, the loss of life that might occur in an accident caused by mud and a runway as rough as I have ever been on, would be past your fixing. The location of your airport in relation, to town guarantees that the only people that will ever use this airport, are those people to whom flying is strictly a hobby. The costs and inconveniences of transportation into town negates any advantage of flying into it for business reasons. It took me twice as long to get into town than what it would had, had I landed in Metro Airport and taken a bus into the heart of Detroit.

Let me make a few suggestions. First—if you cannot see your way clear to put a modern 4,000 ft. hard-top strip within a couple of miles of the city's outskirts on the main east-west highway, get out of the business en-

développée irrégulièrement dans l'Ouest du Canada et nous avons remarqué, au cours de nos voyages et de nos discussions avec d'autres hommes d'affaires, que cette tendance s'intensifie dans notre région.

Notre entreprise est très favorable à l'amélioration de notre piste d'atterrissage, car à notre avis, ce sera avantageux pour nous et les clients que nous desservons de Terre-Neuve à Victoria.

Notre communauté a besoin d'une piste d'atterrissage doté d'un revêtement adéquat dont pourraient se servir le public et les hommes d'affaires.

Nous appuyons chaleureusement la Chambre de commerce dans ses efforts pour améliorer l'aéroport de notre ville.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le directeur général de la  
SUNNEN PRODUCTS CO. LTD.,  
Steve T. Emans

le 12 décembre 1969

Le Maire et le Conseil municipal de  
la Ville de Chatham,  
Chatham (Ontario)  
Canada

Monsieur le maire et messieurs les conseillers,

La semaine dernière, j'ai eu l'occasion de me rendre en avion à Chatham pour avoir des entretiens avec certains hommes d'affaires de votre région. Je crois qu'il serait utile que je vous fasse part des impressions que j'ai eues au cours de ma visite.

D'abord, je tiens à dire que les gens que j'ai rencontrés m'ont favorablement impressionné et je n'ai aucune raison de croire que nous ne pouvons établir et entretenir des relations d'affaires profitables pour ma compagnie et la région de Chatham. Votre ville semble prospère, mais puisqu'une chaîne n'est solide qu'en fonction de son anneau le moins résistant, je voudrais signaler le point faible manifeste.

Notre avion coûte \$150,000 à notre entreprise. Son entretien et son exploitation sont dispendieux, mais il permet à nos cadres supérieurs de se déplacer lorsque les moyens de transport ordinaire sont lents ou inexistant. Nous en tirons des avantages. Toutefois, sous aucun prétexte, je ne permettrais à notre avion de se poser à nouveau dans le pâturage qui a pour nom l'Aéroport municipal de Chatham. Bien que je sois certain que vous seriez responsables de tout dommage que subirait l'avion, vous ne pourriez pas compenser les pertes en vie humaine qui résulteraient d'un accident causé par la boue et la piste fort raboteuse. Étant donné l'emplacement de votre aéroport par rapport à la ville, les seules personnes qui l'utiliseront sont celles pour qui l'avion est strictement un passe-temps. Le coût et l'inconfort des moyens de transport vers la ville détruisent tout avantage de s'y rendre en avion pour des raisons d'affaires. J'ai mis deux fois plus de temps à me rendre à votre ville que si j'étais arrivé à l'aéroport métropolitain et j'avais pris l'autobus dans le centre-ville de Detroit.

J'aimerais présenter quelques suggestions. Tout d'abord, si vous ne pouvez décider à construire une piste en dur

tirely. You do yourself no favor to maintain a death trap for any airplane larger than a Piper Cub. An airport is a modern necessity. It is more necessary to a small town such as yours than it is to a larger town such as Toronto or Detroit. Whether you believe so or not, air transportation is going to be the only means of fast, dependable, economic travel between cities. It requires no costly right of ways, no maintenance of same and the Federal Government of both Canada and U.S. are maintaining, and will continue to maintain and improve, a traffic system that is available to your town and will cost you the same whether you use it or not. We wouldn't dream of expanding into a town that did not have a decent hard-top strip within convenient distance of town. I know there are many companies who feel exactly the same way.

There may be those among your city fathers who still feel that an airplane and air transportation is still in the goggle and silk scarf area. But if you will look about you at your leading Canadian and American companies, you will find this viewpoint was outdated 20 years ago.

I have taken the time and trouble to inquire from some of the Chatham businessmen I met, who else might be interested in the contents of this letter. I have sent copies to those people listed below.

Sincerely,

GENOVA PRODUCTS

R. F. Williams

President

RFW/gw

cc: Mr. Ron Hicks of Chatham Industrial Commission  
Mr. Wm. Martin, Pres. of Chamber of Commerce

DEVELOPMENT COUNCIL  
St. Clair Region

Le conseil pour l'orientation

Office of the Board of Directors, 382 Wellington St. W.  
P.O. Box 457, Chatham, Ontario. 519-354-5344

January 14, 1972

Mr. G. C. Pare, Manager  
Chatham Chamber of Commerce,  
P.O. Box 26,  
Chatham, Ontario.

Dear Sir,

My Council has read, with great interest, the activity taking place over the past few months, pertinent to airport facilities serving the Chatham-Kent area.

Our interest of course reaches back to March of 1969 when the Council published its study of Airports and facilities and their affect on the community (produced for us by Dr. Neil McArthur of York University) which established a need for upgraded facilities locally.

Our report at that time showed absolutely the need of at least paved runways and allied minimum facilities so that an area could maintain its viability in our modern society.

de 4,000 pieds à moins de deux milles des limites de la ville sur la principale route est-ouest, alors, retirez-vous complètement de l'affaire. Ce n'est pas à votre honneur que de conserver une piste qui présente un danger mortel pour tout avion plus gros qu'un Piper Cub. Un aéroport est une nécessité moderne. Il est plus nécessaire pour une petite ville comme la nôtre que pour des grandes comme Toronto ou Détroit. Que vous le croyez ou non, les transports aériens deviendront les seuls moyens de liaison rapides, sûrs et économiques entre les villes. Ils ne nécessitent aucun droit de passage onéreux, aucun entretien et le gouvernement fédéral du Canada et des États-Unis entretiennent et continueront à entretenir et à améliorer un réseau de circulation qui passera par votre ville et qui vous reviendra au même prix, que vous l'utilisiez ou non. Nous ne songerions jamais à agrandir notre entreprise dans une ville qui ne dispose même pas d'une piste en dur à une distance commode. Je sais pertinemment que de nombreux dirigeants de sociétés sont exactement du même avis.

Peut-être certains de vos édiles municipaux pensent-ils que les transports aériens et les avions sont encore ce qu'ils étaient il y a 50 ans. Pourtant, ce point de vue est dépassé depuis longtemps, il suffit de voir ce que sont devenues les principales entreprises canadiennes et américaines.

J'ai pris le temps et la peine de me renseigner auprès de certains hommes d'affaires de Chatham que, je crois, cette lettre pourrait intéresser. J'ai envoyé la copie de celle-ci aux personnes indiquées ci-dessous.

Mes sincères salutations,

GENOVA PRODUCTS

R. F. WILLIAMS

Président

RFW/gw

c.c.: M. Ron Hicks de la Commission industrielle de Chatham  
M. William Martin. Président de la Chambre de commerce

DEVELOPMENT COUNCIL  
St. Clair Region

Le Conseil pour l'orientation

Bureau de direction—382 ouest, rue Wellington  
C.P. 487, Chatham, Ontario

Le 14 janvier 1972

M. G. C. Pare, président  
Chambre de commerce de Chatham,  
Case Postale 26,  
Chatham, Ontario.

Monsieur,

Les membres de mon Conseil ont appris avec grand intérêt la campagne entreprise au cours des derniers mois au sujet des installations d'aéroports desservant la région de Chatham-Kent.

Bien entendu, cet intérêt remonte au mois de mars 1969, quand le Conseil a publié son étude sur les aéroports et leurs installations ainsi que leurs répercussions sur la collectivité (études entreprises sur notre demande par M. Neil McArthur de l'université York) qui a conclu qu'il était nécessaire d'améliorer les installations sur le plan local.



If there is any other data required, please do not hesitate to contact us.

Yours very truly,  
W. M. Snider,  
Executive Director.

LIBBY, McNEILL & LIBBY OF CANADA, LIMITED  
330 Richmond Street, Chatham, Ontario (519)352-4400

E. Russell Oke  
Director of Administration

January 14th, 1972

Mr. Cec Pare, Manager,  
Chatham Chamber of Commerce,  
12 5th Street,  
Chatham, Ontario.

Dear Mr. Pare:

*Upgrading of Chatham Airport*

It is my understanding that representations are going to be made to the Federal Government regarding the above subject, and specifically with a view to having a paved strip put in.

I wish to indicate that our Company would welcome such a development. Obviously, since a proper landing strip has not been available in the past, it is impossible to accurately project the use which we would make of such a facility in relation to any past standard. However, we do know that our Company frequently has emergency requirements for parts or service, primarily relating to production operations on seasonal-type, perishable products. This has often resulted, in the past, in having parts flown in to other airports.

Further to emergency requirements mentioned above, it is a matter of some concern that we have no way of flying executives directly into Chatham. We have executive offices in Toronto, as well as Chatham, plus Sales Division Offices across Canada, and our personnel are required to travel extensively. We would look forward to a facility which would permit flights into Chatham, either by charter, where economical, or possibly by some established shuttle service which could then become feasible.

I must add that our Company today, with plane travel such as accepted, and required way of life, would never locate a head office in a city not having proper airport facilities. I believe this to be representative thinking of most medium to large-size businesses today. For this reason, airport facilities are a requirement for Chatham and area, if this location is to grow in a progressive, dynamic way.

Thank you for this opportunity to express the opinions of the management of this Company.

Yours very truly,  
E. Russell Oke

A cette époque, notre rapport indiquait qu'il était absolument nécessaire d'avoir au moins des pistes en dur et des installations élémentaires appropriées pour permettre à une région de rester viable dans notre société moderne.

Si d'autres renseignements vous sont nécessaires, je reste à votre disposition,

Sincèrement vôtre,  
W. M. Snider,  
Directeur général.

LIBBY, McNEILL ET LIBBY OF CANADA, LIMITED  
330, rue Richmond, Chatham, Ontario

Le directeur de l'administration  
E. Russell Oke

le 14 janvier 1972

M. Cec Pare,  
Président de la Chambre de commerce de Chatham,  
12, 5<sup>e</sup> rue,  
Chatham, Ontario.

Monsieur,

*Objet: Rénovation de l'aéroport de Chatham*

Je crois comprendre que des représentations vont être faites au gouvernement fédéral sur le sujet ci-dessus et plus particulièrement en vue de l'obtention d'une piste en dur.

Je puis vous assurer qu'en ce qui concerne notre entreprise nous apprécierions une telle amélioration. De toute évidence, étant donné que ce genre de piste d'atterrissage n'existait pas dans le passé, il est impossible d'en prévoir exactement l'usage par rapport à ce qui s'est fait antérieurement. Nous savons pourtant que très souvent dans notre entreprise nous avons un besoin urgent de pièces ou de services surtout lorsqu'il s'agit d'opérations de production de type saisonnier et de produits périssables. Il en est fréquemment résulté que nous avons dû faire envoyer les pièces par d'autres aéroports.

Outre les cas urgents mentionnés ci-dessus, c'est pour nous une préoccupation de ne pouvoir envoyer nos cadres directement à Chatham par avion. Notre direction se trouve à Toronto en même temps qu'à Chatham, et nous avons des services de vente dans tout le Canada. Aussi, pour notre personnel, les voyages sont-ils une nécessité. Nous aimerions beaucoup avoir des installations qui permettraient des vols jusqu'à Chatham, soit par avion nolisé si cela est plus économique soit peut-être en établissant un service navette qui deviendrait alors réalisable.

Je dois ajouter qu'en ce qui concerne notre société, alors que les voyages aériens font partie d'un mode de vie nécessaire et accepté, elle n'installerait jamais aujourd'hui un siège social dans une ville qui ne disposerait pas d'un service d'aéroport approprié. C'est là, je crois, ce que pensent tous les directeurs d'entreprise actuellement, qu'elles soient moyennes ou très importantes. C'est pour cette raison que l'aménagement de l'aéroport est une nécessité pour Chatham et ses environs si cette ville veut grandir de façon dynamique et progressive.

Je vous remercie de nous avoir permis d'exprimer l'avis de la direction de notre société.

Sincèrement vôtres,  
E. Russell Oke

## EATON YALE LIMITED

Suspension Division  
566 Riverview Drive,  
Chatham, Ontario  
Telephone (519) 354-1010

January 10, 1972

Mr. N. Haines, President,  
Chatham Chamber of Commerce,  
12 Fifth Street,  
Chatham, Ontario

Dear Norm:

This letter is intended to convey our concern over the poor condition of the airfield serving Chatham and surrounding communities.

We at Eaton Yale have made a limited use of the present airfield, and would make greater use if the strip were improved by hard topping. At the present time, many hours are lost by executives of our company having to drive from either Detroit or London to Chatham, and I am sure the same applies to other industries in this area.

We feel that money provided by Federal grant to improve the landing strip would be well spent and well utilized by both civic and industrial factions in the process of business and recreation.

Yours very truly,

T. W. Fogarty,  
Plant Manager.

## McGEORGE AND BARRY LTD.

Consulting Engineers and Land Surveyors  
10 Second Street, Chatham, Ontario

January 14, 1972

Mr. Norman Haines  
President—Chatham Chamber of Commerce

Dear Sir:

I would take this opportunity to congratulate the Chamber on their efforts to have the facilities at the Chatham Airport upgraded.

On a number of occasions, clients or other persons with whom we have contact, have had occasion to use the facilities.

Presently the facilities do not present themselves as being adequate and I believe any improvement would be helpful to our business and to the general business of the City and surrounding community.

Yours truly,

Donald D. McGeorge  
O.L.S., P. Eng.

## EATON YALE LIMITED

Suspension Division  
566 Riverview Drive  
Chatham, Ontario  
Téléphone (519) 354-1010

le 10 janvier 1972

M. N. Haines, président,  
Chambre de commerce de Chatham,  
12, 5<sup>e</sup> rue,  
Chatham, Ontario.

Monsieur,

Je vous envoie cette lettre pour vous faire part de notre préoccupation concernant le mauvais état des pistes d'atterrissage desservant Chatham et les municipalités environnantes.

La société Eaton Yale a eu assez peu recours aux services de l'aéroport actuel mais elle y recourrait beaucoup plus si les pistes étaient améliorées et recevaient un revêtement en dur. A l'heure actuelle, les administrateurs de notre société perdent beaucoup de temps à se rendre en voiture de Detroit ou de London à Chatham et je suis sûr que la situation est la même pour les autres industries de la région.

Nous estimons qu'une subvention fédérale pour l'amélioration de la piste d'atterrissage serait bien utilisée par la municipalité que pour l'industrie à des fins commerciales et récréatives.

Veuillez agréer, monsieur Haines, l'expression de mes sentiments distingués.

le gérant d'usines,  
T. W. Fogarty.

## McGEORGE AND BARRY LTD.

Consulting Engineers and Land Surveyors  
10 Second Street, Chatham, Ontario

le 14 janvier 1972

M. Norman Haines,  
Président,  
Chambre de commerce de Chatham.

Monsieur,

Permettez-moi tout d'abord de féliciter la Chambre de commerce de ses efforts pour améliorer les installations de l'aéroport de Chatham.

A maintes reprises, des clients et autres personnes avec qui nous sommes en relation ont eu l'occasion de l'emprunter.

A l'heure actuelle, il semble que les installations ne soient pas satisfaisantes et je crois que toute amélioration aiderait notre société et en général les milieux d'affaire de la ville et des municipalités environnantes.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Donald R. McGeorge,  
Ingénieur.



THE TREASURER OF ONTARIO  
AND  
MINISTER OF ECONOMICS

Parliament Buildings  
Toronto, Ontario

January 11, 1972

Dear Cec—

I understand that a brief is to be presented by the Chamber of Commerce to the House of Commons Standing Committee on Transportation on January 25, with reference to the need for improved airport services at the Chatham Airport.

Needless to say, I support this request completely. From time to time it is necessary for me either to fly into Chatham or out of Chatham so that timetables can be met. Often, this is impossible. Sometimes it is because of weather, and I recognize that improved facilities will not do much about the weather directly. However, on occasion, it is impossible to land because of either mud or snow or a combination of both. Paving the airport, in particular, would improve this. It seems to me also that the airport should be manned on a regular basis. It is often quite impossible for my office to raise the Chatham Airport to ensure that the lights are left on at night, if a night flight is to be made.

From my own observation of business activity in the province—flying is essential. I further noticed in my travel about the province that Chatham must be the largest community, with the possible exception of Cornwall, without its own airport of a reasonable standard. Many smaller towns and communities have paved airstrips and with a great deal more flying activity in and out of them. I would think this must have a direct effect on the economic life of the communities involved.

I do wish you every success in your representations to the Government of Canada.

With kindest regards, sincerely,

W. Darcy McKeough  
Minister

Mr. Cecil Parry, General Manager,  
Chatham Chamber of Commerce  
12 5th Street  
Chatham, Ontario

THE TREASURER OF ONTARIO  
AND  
MINISTER OF ECONOMICS

Parliament Buildings  
Toronto, Ontario

le 11 janvier 1972

Monsieur,

Je crois savoir que la Chambre de commerce présentera le 25 janvier un mémoire au Comité permanent des transports de la Chambre des communes au sujet de la nécessité d'améliorer les services à l'aéroport de Chatham.

Il va sans dire que j'appuie entièrement cette demande. De temps en temps, je dois me rendre à Chatham ou en revenir par avion pour répondre aux exigences des horaires. Souvent, c'est impossible. Quelquefois c'est à cause des mauvaises conditions atmosphériques et je dois reconnaître que l'amélioration des installations ne les changerait pas directement. Il est cependant impossible en certaines occasions d'atterrir, que ce soit à cause de la boue ou de la neige ou des deux. Le revêtement en dur des pistes améliorerait la situation. Il me semble aussi que l'aéroport devrait fonctionner régulièrement. Il est souvent impossible à mes collaborateurs de s'assurer auprès des préposés à l'aéroport de Chatham que les feux restent allumés en cas de vol nocturne.

Je sais, d'après mes connaissances des affaires de la province, que l'aviation est indispensable. En parcourant la région, j'ai remarqué aussi que Chatham est la plus grosse agglomération, à l'exception peut-être de Cornwall, qui ne possède pas son propre aéroport d'un type normal. Beaucoup de villes et municipalités plus petites ont revêtu leurs pistes en dur et il y a beaucoup plus d'envols et d'atterrissages. Je crois que la situation influe directement sur la vie économique des municipalités en cause.

J'espère que les représentations que vous ferez auprès du gouvernement du Canada seront fructueuses.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

W. Darcy McKeough  
Ministre

M. Cecil Parry, gérant général,  
Chambre de commerce de Chatham,  
12, 5<sup>e</sup> rue,  
Chatham, Ontario.

## ADDENDUM

Presentation to Standing Committee on Transport and Communications by the City of Chatham, the Chatham Chamber of Commerce and the Chatham Industrial Commission, May, 1972

Since the attached brief was prepared in January, it is felt that the Standing Committee should be brought up to date on developments since that time.

In addition to the letters included in the brief, supporting correspondence has also been received from B & C Leasing and Storage Limited, Chatham; McClure Oil Company, Alma, Michigan; Chatham-Kent Liberal Association, Chatham; and the Kent-Essex Federal Liberal Association, Tilbury.

A formal application for upgrading the existing airport has also been made to the Department of Transport and it is anticipated that the Department will undertake an Economic Survey in the near future.

The City of Chatham has appointed an experienced full time Airport Manager and a budget of \$17,000 has been set aside in 1972 to improve the parking area and generally paint and clean up the existing municipally owned facilities. Some of this has already been undertaken.

It is hoped that this committee in its deliberations will see fit to recommend to the Department of Transport that favourable consideration be given to the application of the City of Chatham.

In closing, I would like to bring to the attention of the Committee the fact that in recent weeks there have been rumours of further cutbacks in passenger rail service between Windsor and Toronto. Since this service is used frequently by the people of Chatham, we must strenuously oppose any proposed cutbacks that may be considered.

Respectfully submitted.

## ADDITIF

Mémoire présenté au Comité permanent des Transports et des Communications par la ville de Chatham, la Chambre de commerce de Chatham et la Commission industrielle de Chatham.  
Mai, 1972

Vu que le mémoire ci-joint a été rédigé en janvier, il convient, selon nous, de mettre le Comité permanent au courant des événements qui se sont produits depuis.

Outre les lettres annexées au mémoire, nous avons reçu à ce sujet des communications de la *B & C Leasing and Storage Limited*, Chatham; de la *McClure Oil Company*, Alma, Michigan; de l'Association libérale de Chatham-Kent, Chatham et de l'Association libérale fédérale de Kent-Essex, Tilbury.

Une demande formelle a également été adressée au ministère des Transports en vue de moderniser l'aéroport actuel, et on a tout lieu de croire que le ministère entreprendra sous peu une étude économique.

La ville de Chatham a nommé un directeur de l'aéroport à plein temps et a réservé un budget de \$17,000 qui permettra, en 1972, d'améliorer le terrain de stationnement ainsi que de nettoyer et de peindre les installations actuelles qui appartiennent à la municipalité. Certains de ces travaux sont déjà en cours.

Nous espérons que le Comité jugera à propos, au cours de ces délibérations, de recommander au ministère des Transports de voir d'un œil favorable la demande de la ville de Chatham.

En terminant, je voudrais attirer l'attention du Comité sur les rumeurs qui se sont propagées au cours des dernières semaines au sujet de plus amples restrictions qui seraient imposées au service-voyageur du chemin de fer entre Windsor et Toronto. Les habitants de Chatham utilisent fréquemment ce service. Nous nous opposons donc énergiquement à toute restriction qu'on pourrait envisager à ce sujet.

Respectueusement soumis.



## APPENDIX TC-8

## KEEP THEM ROLLING

I Request The Continuance of The  
CANADIAN NATIONAL RAILWAY  
PASSENGER SERVICE To The Sarnia Area.

NAME .....

ADDRESS .....

DATE .....

Please Fill In The Above And Return To

SARNIA & DISTRICT CHAMBER OF  
COMMERCE  
224 N. Vidal Street, Sarnia

## APPENDICE TC-8

## IL FAUT QUE ÇA BOUGE...

Le service passager du  
Canadien National doit continuer à  
desservir la région de Sarnia.

NOM .....

ADRESSE .....

DATE .....

Remplir et retourner à

La Chambre de commerce du district de Sarnia  
224, rue Vidal nord  
Sarnia

## APPENDIX TC-9

City of Sarnia

The Significance of  
The Canadian National  
Railway on the Future  
Growth of Sarnia

Brief to the Standing Committee  
on Transport and Communications  
of the House of Commons

January 25, 1972

The Standing Committee on  
Transport and Communications  
of the House of Commons  
Ottawa, Ontario.

Gentlemen:

The City of Sarnia and its urban neighbours have a population of 75,000 people, who frequently find themselves located at the end-of-the-line, so to speak. Being located at the most westerly end of the Province, on the United States border, we often think in terms of being isolated from the central Provincial Capital of government and finance. It is inconceivable to consider further isolating us from intercourse with the Toronto area, by the reduction of rail passenger service.

Oh yes, we have daily air service to and from Toronto. We have a bus service, too. We have a so-called highway, No. 7 and No. 22, between Sarnia and London, where, by a less than adequate route, we can get on to No. 401 to Toronto. But, Gentlemen, these forms of transportation are subject to the restrictions of the weather, and a dependable, regular link of rail passenger service between Sarnia and Toronto is imperative.

## APPENDICE TC-9

Ville de Sarnia

L'importance des Chemins  
de fer nationaux du Canada  
pour la croissance future  
de Sania

Mémoire présenté au Comité permanent des  
transports et des communications  
de la Chambre des communes

le 25 janvier 1972

Le Comité permanent des transports  
et des communications de la Chambre  
des communes  
Ottawa, Ontario

Messieurs,

La ville de Sarnia et les zones urbaines qui l'avvoisinent ont une population de 75,000 personnes, qui se retrouvent au bout de la ligne, pour ainsi dire. Étant établis à l'extrémité la plus à l'ouest de la province, à la frontière des États-Unis, nous pensons souvent en fonction du fait que nous sommes isolés de la capitale provinciale centrale, siège du gouvernement et de la finance. Il est inconcevable que l'on songe à nous isoler davantage de la région de Toronto, en diminuant le service des trains de voyageurs.

Oh, bien sûr, nous avons un service aérien quotidien qui nous permet d'aller à Toronto et d'en revenir. Nous avons aussi un service d'autobus. Nous avons ce que l'on appelle une route, la 7 et la 22, entre Sarnia et London, où par un chemin moins que satisfaisant nous pouvons arriver à la 401 pour aller à Toronto. Cependant, messieurs, ces modes de transport sont soumis aux restric-

We have many young people attending colleges and university in the cities to the east of us, and their main mode of transportation is the C.N.R. train. Similarly many of our elderly people living on low and fixed incomes use, and will continue to need, a regular passenger service to Toronto and beyond.

The report of a study done by the Ontario Economic Council, of September 1970, emphasizes the need for direct and varied transportation services in Ontario to serve the smaller municipalities and to make possible the full participation of those municipalities in the economic growth of Ontario, in the seventies.

The Doxiadis report on planning clearly indicates that the growth of population in the Southwestern Ontario municipalities, is directly tied into the continued economic and sociological expansion of the Chicago to Montreal corridor. Sarnia is on this direct line. How can any governmental agency consider eliminating, or even reducing, rail passenger service on this future corridor? I would like to explore three areas of concern to the people of the Sarnia area. They can be grouped into three categories:

1. Improved, not reduced, passenger service.
2. Vacant and unused C.N.R. lands.
3. Loss of competitive position for attracting subsidiary industry.

#### *I C.N.R. Passenger Service*

Which brings me to the point, gentlemen, of rebutting in advance, the answer I will be given. That answer will be, "if rail passenger service is considered essential, and if the C.N.R. can prove the loss they attribute to this service, then it will qualify for governmental subsidy". I ask you to consider who pays who? The Honourable Jean Marchand, now a highly respected member of the Cabinet of the Government of Canada, said, when he was President of the Confederation of National Trade Unions, "Transportation policy is closely tied to economic planning and as such must be linked to the common good and not the profitability of private enterprise". I ask you to carefully consider the depth of that statement. He was probably making reference to the C.P.R. But let us consider the C.N.R. The C.N.R. is a company owned by the people of Canada, as such it should keep foremost in mind serving the people of Canada. I submit to this committee, the known fact that the C.N.R. is making substantial, and increasing, profits out of their freight operations in and out of the Chemical Valley industries of Sarnia. Does the C.N.R., owned by us, the people of Canada, not have a moral obligation to provide the unprofitable, as well as the profitable, to us the people of Canada? I say that if the C.N.R. can prove its losses on passenger service in our area, then it must be subsidized for that service, and I don't mean the minimal service that we now have. In the opinion of many people in Southwestern Ontario, the C.N.R. has done everything in their power, short of removing the trains altogether, to discourage passenger service. We in Sarnia feel, even if

tions qu'impose le temps qu'il fait, et un service de trains de voyageurs qui soit sûr et régulier s'impose entre Sarnia et Toronto.

Nous avons beaucoup de jeunes qui vont au collège et à l'université dans les villes situées à l'est de la nôtre, et leur principal moyen de transport est le train du CN. De même, nombre de nos personnes âgées qui vivent avec des revenus modestes et fixes utilisent et continueront d'utiliser le train régulier qui mène à Toronto et au-delà.

Le rapport d'une étude faite par le Conseil économique de l'Ontario, et daté de septembre 1970, insiste sur le fait qu'il faut des services de transport directs et variés en Ontario pour desservir les petites municipalités et pour que ces municipalités puissent participer pleinement à la croissance économique de l'Ontario durant les années 70.

Le rapport Doxiadis sur l'urbanisation dit nettement que la croissance de la population dans les municipalités du sud-ouest de l'Ontario est directement liée au maintien de l'expansion économique et sociologique du couloir Chicago-Montréal. Sarnia est située sur cette voie directe. Comment un organisme de l'État peut-il songer à supprimer, ou même à diminuer, le service-voyageurs ferroviaire dans ce futur couloir? J'aimerais examiner trois points qui préoccupent la population de la région de Sarnia. On peut les grouper en trois catégories:

1. Amélioration, et non diminution du service-voyageurs.
2. Terrains du CN qui sont vacants et non utilisés.
3. Perte d'une position concurrentielle propre à attirer les industries connexes.

#### *I. Service-voyageurs du CN*

Cela m'amène, messieurs, à réfuter la réponse qu'on me donnera. Cette réponse sera: «si les trains de voyageurs sont considérés comme essentiels et si les CFN peuvent prouver la perte qu'ils imputent à ce service, alors ils seront admissibles aux subventions de l'État». Je vous demande de considérer qui paye et qui est payé? L'honorable Jean Marchand, qui est actuellement un membre très respecté du Cabinet du gouvernement du Canada a déclaré quand il était président de la Confédération des syndicats nationaux: «La politique des transports est intimement liée à la planification économique, et comme telle elle doit être fonction du bien commun et non pas axée sur la rentabilité de l'entreprise privée». Je vous demande d'étudier attentivement la profondeur de cette déclaration. Son auteur faisait probablement allusion au Canadien Pacifique. Mais considérons le CN. C'est une compagnie possédée par la population du Canada, et comme telle elle devrait songer d'abord et avant tout à servir la population du Canada. J'expose à votre comité le fait connu que le CN tire des profits considérables, et sans cesse croissants du trafic-marchandises engendré dans un sens et dans l'autre par les industries de Sarnia, qui sont situées dans la Vallée des industries chimiques. Le CN, que nous, la population du Canada, possédons, n'a-t-il pas l'obligation morale de nous fournir les services non rentables tout autant que les services rentables, à nous, la population du Canada? Je dis que si le CN peut prouver les pertes que lui font subir les trains de voyageurs dans notre région, alors il faut le subventionner pour ce service, et je ne parle pas ici du service



the need for subsidy can be made, more than the bare minimal service we now get, should be available.

## II Idle C.N.R. Lands

The people of Sarnia feel that the many hundreds of acres of land granted to the C.N.R. nearly one hundred years ago, should be returned to the people of the area, if it is not to be fully utilized for railway purposes. Every municipality in Ontario can point to unused land, in some cases, many acres of land, lying vacant; unused rights-of-way lying vacant; all owned by the C.N.R. and given to that railroad by the people of Canada. I am calling for a study by your committee, or some other appropriate committee, to look at the unused C.N.R. lands lying in our cities and towns growing weeds, with a view to turning them over to the municipality for municipal purposes, or the C.N.R. themselves making them immediately available for industrial, or commercial development by the C.N.R. or by private enterprise. We ask you to look closely at this waste of prime land in our communities.

## III Freight Rate Equalization

How many times have we heard said that, because of transportation costs, it was more attractive to new industry to settle in the Toronto-Hamilton area? All of us who have worked over the years to get industrial development in our cities and towns have been told this. The Government of Ontario has said, that it was seeking ways and means of diversifying the location of industry in Ontario. I must admit, it says more than it does in this regard. However, to help to accomplish this, and to bring the economic growth of the seventies to smaller cities, I propose that your committee, or some other appropriate committee, examine the need for, and the possibility of providing some transportation incentives to areas remote from the center of industry and commerce. A system of subsidies, or freight rate equalization for rail and truck transport to and from our cities and towns quite removed from Toronto, could help us overcome the reluctance of smaller industries to locate in our communities 100 to 200 miles removed from Toronto.

I thank you, gentlemen, for this opportunity to place these matters before you. In closing I want to emphasize the need for more consideration of the transportation problems of the smaller and more remote cities of Canada, so that we, too, may be able to grow and prosper to enjoy the economic benefits of Canada in the seventies.

Respectfully submitted,  
Paul D. Blundy  
Mayor, on behalf of the  
Corporation of the City of Sarnia

minimal que nous avons actuellement. De l'avis de nombreuses personnes habitant le sud-ouest de l'Ontario, le CN a fait de son mieux, à part supprimer entièrement les trains, pour dissuader les gens de les utiliser. Nous, à Sarnia, croyons que même s'il faut des subventions, on devrait nous donner plus que le service strictement minimal que nous avons actuellement.

## II. Terrains vacants du CN

La population de Sarnia croit que les nombreuses centaines d'acres de terrains qui ont été octroyés au CN, il y a près de 100 ans, devraient retourner aux citoyens de la région s'ils ne sont pas utilisés pleinement à des fins ferroviaires. Chaque municipalité de l'Ontario peut montrer des terrains inutilisés, s'étendant en certains cas sur un grand nombre d'acres, qui demeurent vacants des droits de passage inutilisés et vacants, tous la propriété du CN; ce sont autant de terrains qui ont été donnés à ce chemin de fer par la population du Canada. Je réclame une étude, que votre comité ou un autre comité approprié devrait faire, au sujet des terrains du CN inutilisés dans nos villes et où croissent les mauvaises herbes. Cette étude serait faite dans l'optique de remettre ces terrains à la municipalité pour des fins municipales, ou que le CN lui-même les affecte immédiatement à une mise en valeur industrielle ou commerciale qui serait faite soit par le CN lui-même, soit par l'entreprise privée. Nous vous demandons de considérer attentivement ce gaspillage de terrains de première valeur qui se fait dans nos municipalités.

## III. Péréquation pour les tarifs-marchandises

Combien de fois n'avons nous pas entendu dire qu'à cause du coût des transports, il était plus attrayant pour une industrie nouvelle de s'installer dans la région de Toronto-Hamilton? Tous ceux d'entre nous qui travaillent depuis des années à obtenir de nouvelles industries dans nos villes se le sont fait dire. Le gouvernement de l'Ontario a dit qu'il cherchait des moyens de diversifier l'emplacement des industries en Ontario. Je dois admettre qu'il parle plus qu'il n'agit à cet égard. Cependant, pour aider à la réalisation de cet objectif, et pour apporter la croissance économique des années 1970 aux petites villes, je propose que votre Comité, ou un autre comité approprié, étudie la nécessité et la possibilité de fournir des stimulants en matière de transport aux régions éloignées du centre industriel et commercial. Un régime de subventions, ou de péréquation pour les tarifs-marchandises, pour le transport ferroviaire ou par camion entre les villes et les municipalités qui sont assez éloignées de Toronto, pourrait nous aider à vaincre le peu d'empressement que manifestent les petites industries à s'installer dans nos municipalités situées entre 100 et 200 milles de Toronto.

Je vous remercie messieurs de cette occasion qui m'est donnée de vous soumettre ces points. En terminant, je veux insister sur la nécessité d'étudier davantage les problèmes de transport des villes canadiennes de petite envergure situées dans des endroits éloignés, afin que nous aussi puissions croître et prospérer pour jouir des avantages économiques du Canada durant les années 1970.

Respectueusement présenté par,  
Paul D. Blundy, maire,  
au nom de la Corporation de  
la ville de Sarnia.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Wednesday, May 31, 1972  
Stratford, Ontario

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 12

Le mercredi 31 mai 1972  
Stratford, Ontario

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Passenger Service  
South Western Ontario

CONCERNANT:

Service voyageur dans  
le sud-ouest de l'Ontario

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand  
Buchanan  
Danforth  
Duquet  
Forget

Hales  
Howe  
Loiselle  
Matte  
McKinley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

McNulty  
Noble  
Roberts  
Rock

Saltsman  
Skoberg  
Whelan  
Whicher—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

Wednesday, May 31, 1972  
(21)

**[Text]**

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Stratford, Ontario, at 9.35 a.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*), presiding.

*Members present:* Messrs. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Saltsman, Skoberg, Turner (*London East*), Whicher—(10).

*Also present:* Hon. J. W. Monteith, Member of Parliament.

*Witnesses: From the City of Stratford:* Alderman Betty McMillan; Alderman Basil J. Schooley. *From the City of Galt:* Mayor Gordon S. Rouse; Alderman William Barlow; Mr. Walter Elliot, private citizen; Mrs. Fred George, Senior Citizens Club.

The Committee had for consideration the adequacy of the passenger service in South Western Ontario.

The witnesses presented their views to the Committee and were questioned by the members thereon.

*Ordered,*—that the Canadian National Schedule Stratford-Toronto and Toronto-Stratford be printed as an appendix (see appendix TC-10).

*Ordered,*—that Galt By-law 238 (1874) be printed as an appendix (see appendix TC-11).

Mayor of Galt presented to the Committee a petition signed by residents of the Galt area and numerous letters in support of rail passenger in the area.

*Ordered,*—that the petition and letters be sent to the Minister of Transport.

*Ordered,*—that a map showing rail passenger routes in South Western filed by the City of Galt be marked as exhibit TC-2 and held with the Committee records.

At 12.20 p.m., the Committee adjourned until 2.00 p.m.

**AFTERNOON SITTING**

(22)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Stratford, Ontario, at 2.00 p.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*), presiding.

*Members present:* Messrs. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Saltsman, Skoberg, Turner (*London East*), Whicher—(10).

*Also present:* Hon. J. W. Monteith, Member of Parliament.

*Witnesses: From the Brotherhood of Locomotive Engineers, the Brotherhood of United Transportation Union (Trainmen) and the Brotherhood of United Transportation Union (Enginemen):* Mr. W. A. Moses; Mr. William Gordon. *From the County of Perth:* Mr. Roy Robinson, Warden. *From the Town of Listowel:* Councillor Gross and Mrs. Elsie Karges, Councillor. *From the County of Huron:* Mr. J. Harold Walls, Clerk-Treasurer, Goderich, Ontario; Mr. E. W. Oddleifson, Reeve, Bayfield, Ontario; Mr. R. S. Cummings, Development Officer, Goderich, Ontario. *From the Midwestern Development Council:* Mr. Allan Ross, President. *From the Town of Palmerston:* R. G. Bridge, Councillor; Mr. Robert S. Cherry, private citizen. *From the Town of Seaforth:* Mr. Ernest Williams, Clerk-Treasurer. *From Turnberry Township:* Mr. Jackson Dunkin, Councillor; Mr. David McCallum, President,

**PROCÈS-VERBAL**

Le mercredi 31 mai 1972.  
(21)

**[Traduction]**

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 35, à Stratford (Ontario), sous la présidence de M. Turner (*London-Est*).

*Députés présents:* MM. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Saltsman, Skoberg, Turner (*London-Est*), Whicher—10.

*Autre député présent:* L'honorable J. W. Monteith.

*Témoins: De la ville de Stratford:* les échevins Betty McMillan et Basil J. Schooley. *De la ville de Galt:* le maire Gordon S. Rouse, l'échevin William Barlow, M. Walter Elliot, simple citoyen, et M<sup>me</sup> Fred George, *Senior Citizens Club*.

Le Comité étudie la question du service-voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario.

Les témoins présentent leur points de vue au Comité et répondent aux questions des membres.

*Il est décidé,*—que l'horaire du Canadien National pour le circuit Stratford-Toronto et Toronto-Stratford soit imprimé en appendice (voir appendice TC-10).

*Il est décidé,*—que le règlement 238 (1874) de Galt soit imprimé en appendice (voir appendice TC-11).

Le maire de Galt présente au Comité une pétition signée par les résidents de la région de Galt et de nombreuses lettres pour appuyer le service-voyageurs ferroviaire dans la région.

*Il est décidé,*—que la pétition et les lettres soient envoyées au ministre des Transports.

*Il est décidé,*—qu'une carte géographique indiquant les routes ferroviaires dans le sud-ouest, déposée par la ville de Galt, soit conservée comme pièce TC-2 et retenue dans les dossiers du Comité.

A 12 h. 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 h.

**SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI**

(22)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 14 h., à Stratford, (Ontario), sous la présidence de M. Turner (*London-Est*).

*Députés présents:* MM. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Saltsman, Skoberg, Turner (*London-Est*), Whicher—(10).

*Autre député présent:* L'honorable J. W. Monteith.

*Témoins: De la Brotherhood of Locomotive Engineers, La Brotherhood of United Transportation Union (Trainmen) et la Brotherhood of United Transportation Union (Enginemen):* MM. W. A. Moses et William Gordon. *Du comté de Perth:* M. Roy Robinson, gardien. *De la ville de Listowel:* M. Cross et M<sup>me</sup> Elsie Karges, tous deux conseillers. *Du comté de Huron:* MM. J. Harold Walls, commis-trésorier, Goderich (Ontario), M. E. W. Oddleifson, Bayfield, (Ontario) et R. S. Cummings, agent de développement, Goderich, (Ontario). *Du Midwestern Development Council:* M. Allan Ross, président. *De la ville de Palmerston:* MM. R. G. Bridge, conseiller et Robert S. Cherry, simple citoyen. *De la ville de Seaforth:* M. Ernest Williams, commis-trésorier. *Du canton de Turnberry:* MM. Jackson Dunkin, conseiller et David McCallum, président, *Turnberry Township Federation of Agriculture:* M. Hugh



Turnberry Township Federation of Agriculture. Mr. Hugh Edighoffer, M.P.P. (Perth). *From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, Western Ontario District:* Mr. F. C. Johnston. *From the CNR:* Mr. A. Allan Brown, Solicitor. *From the United Transportation Union, Lodge 1768, Preston, Ontario:* Mr. A. McGlynn.

The Committee resumed consideration of the adequacy of the passenger service in South Western Ontario.

The witnesses presented their views to the Committee and were questioned by the members thereon.

*Ordered,*—that the brief of the Town of Fergus be printed as an appendix (see appendix TC-12).

At 6.25 p.m., the Committee adjourned until 9.30 a.m., June 1, 1972.

Edighoffer, député provincial (Perth). De la *Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, Western Ontario District:* M. F. C. Johnston. *Du CN:* M. A. Allan Brown, solliciteur. De la *United Transportation Union, Lodge 1768, Preston, (Ontario):* M. A. McGlynn.

Le Comité reprend l'étude du service-voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario.

Les témoins présentent leurs points de vue au Comité et répondent aux questions des membres.

*Il est décidé,*—que le mémoire de la ville de Fergus soit imprimé en appendice (*voir appendice TC-12*).

A 18 h. 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1972, à 9 h. 30.

*Le greffier du Comité*  
R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronics Apparatus)

Wednesday, May 31, 1972.

[Texte]

• 0931

**The Vice-Chairman:** Ladies and gentlemen, welcome to the hearings of the Standing Committee on Transport and Communications. The members of this Committee have been authorized by an order passed in the House of Commons to visit the cities of London, Chatham, Stratford, and the town of Walkerton, Ontario, and to hold hearings and take evidence on the adequacy of passenger service in Southwestern Ontario. We will follow our usual procedure of asking the witnesses to make a short opening statement, followed by questioning by the various members of this Committee.

At this time I would like to introduce to you, a very prominent gentleman in the City of Stratford, the Honourable Waldo Monteith, who has just recovered from a serious illness.

I will now call on the City of Stratford, Alderman Betty McMillan, to present the brief of the City of Stratford.

**Mrs. Betty McMillan (Alderman, City of Stratford):** This is our brief to the government Standing Committee on Transportation and Communications by the City of Stratford for consideration this morning at the Victorian Inn.

**Mr. Saltsman:** Mr. Chairman, could I make a suggestion that the members of the audience bring their chairs up closer to the table because there is no loudspeaker, unless the hotel has a microphone we can use.

**Mr. Howe:** It is pretty difficult to shout.

**Mr. Saltsman:** Could you question the hotel to see if they have any system that we could set up in conjunction with our own?

**The Vice-Chairman:** Bring all your chairs up a little closer; apparently there is no provision for microphones. You may come further down the sides too, if you like.

Alderman Betty McMillan is presenting the City of Stratford's brief.

• 0936

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, may I make a suggestion before we start?

**The Vice-Chairman:** Yes, Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Could we not get along without the simultaneous translation here because it does interfere with the hearing especially in this room. I do not know whether we need the French for anybody here.

**The Vice-Chairman:** I am sorry, Mr. Noble, it is the orders that it be in both official languages and we will have to carry on the way we are.

**Mrs. McMillan:** Gentlemen.

We, the elected Council of the City of Stratford are apprehensive that no action will result after today's briefs have been presented. After the submission to you two years ago, on February 26, 1970, the passenger rail service was discontinued in this area. Will today's briefs produce the results, or are we participating in mere tokenism?

We express our deep concern that all communities and citizens do not have adequate and efficient railway passenger service in midwestern Ontario since the curtailing of passenger service north from Stratford. This reduction in passenger service has been incompatible with the needs of the City of Stratford and its immediate area in Perth and Huron counties. We ask your consideration to the following matters which, we feel, bear directly on the needs of

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 31 mai 1972

[Interprétation]

**Le vice-président:** Mesdames et messieurs, je vous souhaite la bienvenue à cette audience du Comité permanent des transports et des communications. Les membres du Comité ont été autorisés par la Chambre des communes à visiter les villes de London, Chatham, Stratford et Walkerton dans la province de l'Ontario, à y tenir des audiences et réunir des témoignages concernant la qualité des services de transport en commun dans le sud-ouest de la province. Comme d'habitude, nous inviterons les témoins à faire une brève déclaration d'ouverture, après quoi les membres du Comité leur poseront des questions.

Je voudrais maintenant vous présenter une personnalité bien connue de la ville de Stratford, l'honorable Waldo Monteith, qui vient de se remettre d'une grave maladie.

Je demanderais maintenant à M<sup>me</sup> Betty McMillan, échevin de la ville de Stratford, de bien vouloir nous présenter son mémoire.

**Mme Betty McMillan (Échevin de la ville de Stratford):** Je vais vous présenter le mémoire de la ville de Stratford adressé au Comité permanent des transports et des communications.

**M. Saltsman:** Monsieur le président, je suggère que les membres de l'audience rapprochent leur siège étant donné qu'il n'y a pas de haut-parleur; mais peut-être l'hôtel pourrait-il mettre un microphone à notre disposition.

**M. Howe:** Ce n'est pas facile de crier.

**M. Saltsman:** Y aurait-il moyen de demander à la direction de l'hôtel de mettre un appareil à notre disposition.

**Le vice-président:** Veuillez rapprocher vos chaises car on ne semble pas avoir prévu de microphone.

M<sup>me</sup> l'échevin McMillan va présenter le mémoire de la ville de Stratford.

**M. Noble:** Monsieur le président, me permettez-vous une suggestion avant que nous commencions?

**Le vice-président:** Certainement, monsieur Noble.

**M. Noble:** Ne pourrions-nous pas nous passer de la traduction simultanée, car elle entrave l'audition des témoins, particulièrement dans la salle où nous nous trouvons. Je me demande si quelqu'un a besoin du français ici.

**Le vice-président:** Je regrette, monsieur Noble, mais il est conforme au règlement que tout se fasse dans les deux langues officielles et nous devons donc continuer ainsi.

**Mme McMillan:** Messieurs.

Le Conseil élu de la ville de Stratford craint beaucoup que l'on ne prenne aucune mesure à la suite de l'audition des mémoires d'aujourd'hui. Après la présentation d'un mémoire il y a deux ans, le 26 février 1970, le service-voyageurs ferroviaire a été discontinué dans cette région. Est-ce que les mémoires qui seront présentés aujourd'hui produiront des résultats, ou est-ce que tout cela ne veut rien dire?

Nous nous préoccupons beaucoup de toutes les communautés et de tous les citoyens qui sont privés d'un service-voyageurs, efficace et satisfaisant dans le centre-ouest de l'Ontario depuis la réduction du service-voyageurs au Nord de Stratford. Cette diminution du service-voyageurs est à notre avis un geste incompatible avec les besoins de



## [Text]

the populace and its known economic and cultural concepts which must continue to be served in our area.

The province's "Design for Development Phase 1 Analysis" suggests a growth centre concept for Stratford, hence the demand for rail transportation facilities will increase rather than diminish. Regarding such developments as the Douglas Point Nuclear Plant and the steady industrialization of this midwestern Ontario region, bounded by the great lakes, this area's need will continue to increase. In this Phase 1 Analysis, the maps on accessibility of our area by transportation facilities and its networks show that Stratford is in a poorly accessible area. We would recommend that a joint federal and provincial study is needed or maybe better communication between these two levels of government.

There can be no doubt that the highly lucrative tourist industry in Stratford is affected by the lack of adequate rail passenger service. This entire region is becoming increasingly popular for recreation in winter as well as our summertime tourism. From this cultural standpoint, the citizens of our festival city are concerned that this reduction in rail passenger service has serious effects also on the cities of Goderich, Owen Sound, and Palmerston, to the north and northwest of us, in desiring to attend the Stratford Shakespearean Festival. While, admittedly, most of the theatre goers arrive by way of the main line facilities of the CNR, the fact remains that there is no passenger service from this northwest area directly to Stratford. This detracts from tourist spending in our community and does not encourage travel to other centres beyond Stratford, such as Toronto. In fact, it is a three-day trip to get from Listowel, north of us, to Stratford, to Toronto, back to Stratford and up to Listowel. These people are forced to stay overnight in Stratford if they take the train from Toronto to Stratford. The greater percentage of people in these cities are seriously affected.

The increasing popularity of the automobile and its resulting air pollution emanating from the internal combustion engine is a problem, and in the not too distant future may require the abolition of automobiles from heavily congested urban areas. We may soon be faced with major decisions to determine more adequate solutions to the automobile problem and it would seem that expansion and improvement of our system of public transportation is, in part, the answer.

The difficulty in parking the private automobile in these urban centres may also lead to an increased use of public transport—providing, of course, that adequate and efficient service is available as a competitively priced alternative. With regard to the economic attractiveness of an adequate rail passenger service, in our view, this reduction in transportation only leads to a deterioration of its services. Any facility, it will be agreed, is better than no facility at all. This reduction in rail passenger service has equally disastrous side effects. In fact, with the removal of equipment from existing lines, both freight and express service will also deteriorate and has.

• 0941

Since all passenger rail service has been abolished northwest to Goderich, there is now only freight service north on this line. Goderich is an important port. It has 200 acres of land with over a mile and a half of shoreline on Lake Huron. We certainly need this transportation.

Owen Sound, a vital port on Georgian Bay, has no passenger train service and no direct bus service as an alternative from Stratford. To reach Owen Sound, leaving

## [Interpretation]

la ville de Stratford et de la région immédiate, c'est-à-dire des comtés de Perth et Huron. Nous vous demandons de tenir compte des aspects qui, à notre avis, ont un effet direct sur les besoins de la population, et de ne pas négliger non plus les raisons d'ordre économique et culturel qu'il faut continuer de respecter dans notre région.

L'analyse faite par la province en ce qui concerne la phase I de l'expansion, révèle que la population croîtra sans cesse à Stratford, et que par conséquent la demande pour des moyens de transport ferroviaire augmentera plutôt que diminuera. Étant donné en particulier le nouveau développement comme les installations nucléaires de Douglas Point, et l'industrialisation constante de la région du centre-ouest de l'Ontario, bordée par les Grands lacs, les besoins de cette région continueront d'augmenter. Dans l'analyse de la phase I, les cartes montrant l'accessibilité de notre région par divers moyens de transport qui ont chacun leur réseau, révèlent que Stratford est une région assez difficilement accessible. Nous sommes donc d'avis qu'il faudrait une étude conjointe du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial ou peut-être de meilleures consultations entre ces deux échelons du gouvernement.

Il ne saurait faire de doute que l'industrie touristique très lucrative à Stratford sera touchée par un manque de service-voyageurs ferroviaire satisfaisant dans une région qui devient de plus en plus populaire pour les sports d'hiver aussi bien que pour les sports d'été. Du point de vue des arts, les citoyens de notre ville se préoccupent qu'une diminution du service-voyageurs ferroviaire aurait des effets secondaires graves sur la fréquentation du festival shakespearien de Stratford par les habitants des villes de Goderich, Owen Sound et de Palmerston, au nord et au nord-ouest de notre ville. Il est indubitable que la plupart des gens qui viennent au théâtre arrivent par chemin de fer; mais le fait est qu'il n'y a pas de service-voyageurs en direction de Stratford à partir de cette région du nord-ouest. Cela diminue donc les dépenses que font les touristes dans notre communauté et n'encourage pas les gens à se rendre à d'autres centres au-delà de Stratford, comme Toronto. En fait, il faut trois jours pour aller de Listowel, situé au nord, jusqu'à Stratford, ensuite à Toronto, pour revenir ensuite à Stratford et enfin à Listowel. Les gens sont donc obligés de passer la nuit à Stratford s'ils veulent prendre le train de Toronto à Stratford. La plus grande partie des gens de ces villes sont gravement touchés.

La popularité croissante de l'automobile et la pollution de l'air qui résulte des émanations du moteur à combustion interne constituent un problème et dans un avenir pas trop éloigné, il exigera peut-être l'interdiction de l'automobile dans les régions urbaines qui en sont fortement encombrées. Nous nous trouverons peut-être bientôt en face d'une décision majeure à prendre pour trouver des solutions plus satisfaisantes au problème de l'automobile, et il semble que l'expansion et l'amélioration de notre réseau de transport public pourrait, en partie, être la réponse voulue.

Nous croyons que la difficulté toujours plus grande de stationner les voitures privées dans les centres urbains entraînera peut-être aussi une utilisation accrue des moyens publics de transport, pourvu, bien entendu, qu'un service satisfaisant et efficace soit disponible comme solution de rechange à prix concurrentiel. En ce qui concerne les attraits économiques d'un service-voyageurs ferroviaire satisfaisant, nous sommes d'avis qu'une réduction, à



## [Texte]

Stratford at 6.30, you would have to go by bus through Goderich and arrive at Owen Sound at 9.40, three hours and ten minutes, and one bus a day. Is this not great for a weekend if you are hurrying to the cottage and it happens to be in Owen Sound?

Grand Bend, a first-class potential recreation area of this region, 1,000 acres with five miles of Lake Huron shoreline. To get to Grand Bend from Stratford, as there is no train at all, you have to go by bus and you would have to go to London first. If you leave Stratford at 12.30 p.m. you arrive in London at 1.45 p.m. but you cannot leave London until 5.30 p.m. The connecting bus to Grand Bend arrives in Grand Bend at 7.30 p.m. How is that for a weekend? Gentlemen, seven hours for a trip of less than 50 miles. If you are in a hurry to get to a lake resort, especially Grand Bend, forget it. This is no substitute service. I would suggest you get out and hitch-hike or even walk.

If you are a senior citizen or a youth today without your own car, and for any reason you do not drive, there is no substitute. This is shocking in this age of technology. We are in fact moving backwards. This is lack of progress.

Baggage. If you are going to Toronto on the train on the main line from Stratford, make sure you catch the 1.30 to Toronto if you have baggage. That is the only connection that will check your baggage through. Then, if you are going on to Montreal, the connecting train at 4.30 does not take baggage through to Montreal. It follows at a later time. If you are going to Sarnia, do not take your trunk; do not take anything more than you can carry unless you catch the 6.55. That is the only one that checks your baggage through to Sarnia. This deterioration affects not only the service but the economy of the area.

We are concerned also about the effect the reduced passenger service has on the well-being of the people of Western Ontario. This lack of service is undoubtedly felt by those persons who for one reason or another, are unable to avail themselves of private means of transportation. In this regard, we have in mind the senior citizen, the student, the juvenile and the infirm. It is seldom that people in these categories or age groups have any access to automobile transportation. They rely on public passenger service and from Stratford to the areas as mentioned this service is practically nil for these people.

It should also be recognized that for the present, the international and trans-Canada passenger service continues to operate from railway stations in metropolitan areas, but this reduction of passenger service from this area creates considerable inconvenience for persons wishing to connect with passenger service facilities for more distant destinations.

From a labour standpoint, we in Stratford have had first-hand experience resulting from the phasing out of railroad facilities in this community. The closure of the automatic power repair shops in Stratford some years ago had serious economic effects on the city, which took many years and diligent efforts to overcome this. It has only been due to substantial expenditures of municipal revenue that we have managed to reverse the effects of this setback. With respect to the question of subsidies we, as responsible members of society, subscribe to the view that subsidies must indeed be paid in order to keep certain segments of the business world solvent. But we believe that such subsidies should not be paid only on behalf of the heavily populated areas, such as the Metro Toronto-

## [Interprétation]

cet égard, ne peut que mener à une détérioration de nos commodités urbaines actuelles. N'importe quel service, on l'admettra, vaut mieux que pas de service du tout. Nous sommes d'avis qu'une diminution du service-voyageurs ferroviaire aura un effet secondaire également désastreux en ce sens que si on enlève du matériel des voies actuelles, tant le service des messageries que le service de transport des marchandises se détérioreront aussi.

Puisqu'on a mis fin à tout le service-voyageurs au nord-ouest de Goderich, il n'y a plus qu'un service-marchandises sur cette ligne. Pourtant, Goderich est un port important. Il compte une superficie de 200 acres et s'étend sur un mille et demi au bord du lac Huron.

Owen Sound, un autre port important de la Baie Georgienne, n'a pas de service-voyageurs ferroviaire ni d'autre moyen de transport pour Stratford. Pour aller à Owen Sound, il faut quitter Stratford à 6 h. 30 et faire le détour par autobus jusqu'à Goderich; l'heure d'arrivée à Owen Sound est 9 h. 40. Il faut compter trois heures et dix minutes pour le trajet, et il n'y a qu'un autobus par jour. N'est-ce pas merveilleux si on veut aller en weekend à sa maison d'été et qu'elle est située à Owen Sound?

Parlant de Grand Bend, un centre touristique de première importance comprenant 1,000 acres, une grève de 5 milles de long sur le lac Huron. Il n'y a pas de train de voyageurs entre Grand Bend et Stratford; il faut aller par autobus et faire le détour par London. Il faut quitter Stratford à 12 h. 30 de l'après-midi; l'arrivée à London se fait à 1 h. 45 de l'après-midi, mais il n'y a pas de correspondance possible avant 5 h. 30 de l'après-midi. L'autobus de correspondance arrive à Grand Bend à 7 h. 30 du soir. Vous voyez à quel weekend on peut s'attendre? Il faut compter sept heures pour un voyage de 50 milles. Si vous voulez vous rendre rapidement à un endroit de villégiature près de Grand Bend, impossible. Il n'y a pas de service de remplacement. Je vous conseillerais de faire de l'auto-stop ou de marcher.

Aucune possibilité ne s'offre aux citoyens âgés ou aux jeunes gens qui n'ont pas d'auto; il n'y a pas d'autre service. C'est presque impensable dans notre monde. Nous rétrogradons. Nous allons à l'encontre du progrès.

J'aborde maintenant la question des bagages. Si vous vous rendez de Stratford à Toronto sur la ligne principale, assurez-vous que vous prenez le train de 1 h. 30 si vous avez des bagages. C'est le seul train pour lequel on fera le transfert des bagages au moment de la correspondance. Si par hasard vous allez jusqu'à Montréal, le train de correspondance de 4 h. 30 ne prend pas les bagages. Ils suivent plus tard. Si vous vous rendez à Sarnia, ne prenez pas de valise, ne prenez rien que vous ne puissiez porter vous-même à moins de prendre le train de 6 h. 55. C'est le seul qui prenne les bagages jusqu'à Sarnia. La détérioration ne touche pas seulement le service, mais toute l'économie de la région.

Nous nous préoccupons aussi de l'effet qu'un service-voyageurs réduit aura sur le bien-être de la population de l'ouest de l'Ontario. L'absence de ce service sera indubitablement ressentie par les personnes qui, pour une raison ou pour une autre, sont incapables de se servir de moyens privés de transport. A cet égard, nous songeons aux citoyens âgés, aux étudiants, aux jeunes et aux infirmes. Il est rare que les gens de ces catégories ou de ces groupes d'âge aient un accès raisonnable au transport par automobile. Ils doivent se fier au service de trains de voyageurs



## [Text]

Hamilton GO Train and the Montreal to Toronto train, but rather should be available to all areas throughout the province and the nation.

• 0946

Further, it is understood that the federal government is empowered to pay subsidies of up to 80 per cent of operating costs on nonproductive railway services. In a statement made by Mr. Irvin Haskett, a former Minister of Transport for the province, he made the point that of federal moneys paid in this regard some 40 to 45 per cent is obtained from the Province of Ontario. The taxpayers of this community feel entitled to share equitably in these outlays.

Again, referring to subsidies, or maybe I should say the lack of them, it is apparent that the larger communities of Toronto, Hamilton and Montreal benefit to an additional degree through assistance granted to such other public amenities as airports, harbours, canals, etc. We of these western Ontario communities are firmly of the opinion that we are entitled to a fair share of such assistance, and if it is proven that the railways are indeed entitled to governmental assistance through such measures we urge this Standing Committee to carefully consider the economic, cultural, political and, may I say, people requirements of this area, and to recommend in favour of a nonpolluting form of transport and thus urge an improvement in railway passenger transportation facilities. Where it is impossible to provide railway service an adequate substitute service should be considered, such as buses and mini-buses. But these must meet the train schedules. We would hope the government would correct these hardships created by the inadequacy of the rail and substitute passenger service for this area.

Respectfully submitted, Betty McMillan.

## [Interpretation]

qui est presque inexistant pour certains trajets partant de Stratford.

On devrait aussi reconnaître que, du moins quant à présent, le service-voyageurs international et transcana-

dien continuera à desservir les gares des grandes zones urbaines. Toute diminution du service-voyageurs dans ces zones entraînera presque certainement des inconvénients considérables pour les personnes qui veulent faire une correspondance avec des moyens de transport-voyageurs pour se rendre à des destinations plus éloignées.

En ce qui concerne les emplois, nous à Stratford, avons eu une expérience de premier ordre avec l'«élimination graduelle» des installations ferroviaires dans notre communauté. La fermeture des ateliers de réparation des moteurs de Stratford, il y a quelques années, a eu des effets économiques graves sur la ville, et il a fallu beaucoup d'années et d'efforts assidus pour les surmonter. Ce n'est que grâce à des déboursés considérables à même les revenus municipaux que nous avons pu réussir à contre-carrer les effets de ce revers de fortune. En ce sens, nous nous préoccupons du bien-être futur des personnes qui sont employées à fournir le service actuel, et nous ne voudrions pas voir les travailleurs actuels des Chemins de fer nationaux figurer sur nos listes d'assistés sociaux parmi les chômeurs ou les personnes inemployables. En ce qui concerne la question des subventions, nous, comme membres de la société ayant des comptes à rendre, accueillerions avec plaisir la situation utopique d'une communauté industrielle entièrement indépendante de l'aide de l'État. Cette heureuse situation, toutefois est loin d'être atteinte. Dans cette optique, nous endossons l'opinion selon laquelle si des subventions *doivent* vraiment être versées pour conserver à certains secteurs du monde industriel leur solvabilité, alors nous croyons que ces subventions *ne devraient pas* être versées seulement au profit des régions fortement peuplées (ex. pour le train GO reliant le grand Toronto à Hamilton, ou le turbo-train Montréal-Toronto, etc.) mais qu'elles devraient plutôt être mises à la disposition de toutes les régions de la province et du pays.

En outre, sauf erreur, le gouvernement fédéral a le pouvoir de subventionner jusqu'à concurrence de 80 p. cent les frais d'exploitation des services ferroviaires non rentables. Dans une déclaration qu'il faisait récemment, le ministre des Transports de la province de l'Ontario, M. Irvin Haskett, a soutenu que 40 à 45 p. cent des sommes d'argent que le gouvernement fédéral paie à ce titre sont tirées de la province de l'Ontario. Les contribuables de notre communauté croient avoir droit à une part équitable de ces déboursés.

Pour parler encore des subventions et/ou du manque de subvention, il est évident que les grandes communautés (Montréal, Toronto, Hamilton, etc.) en bénéficient encore davantage par l'aide qui est accordée à d'autres commodités publiques comme les aéroports, les ports, les canaux, etc. Nous, qui appartenons à ces communautés de l'ouest de l'Ontario, sommes fermement convaincus que nous avons droit à une juste part de cette assistance, et s'il est prouvé que les chemins de fer ont effectivement droit à une assistance de l'État par de telles mesures, nous demandons instamment à la présente audience de considérer attentivement les exigences économiques, artistiques, politiques et personnelles de la région et de recommander le maintien et, espérons-le, l'amélioration des services-voyageurs ferroviaires.

Respectueusement soumis, Betty McMillan.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Alderman Betty McMillan.

We are now open for questions. The Hon. Waldo Monteith is the first questioner.

**Mr. Monteith:** Mr. Chairman, I have not had the opportunity of sitting with your Committee the last two days while you have been meeting in London and in Chatham.

The first thing I should mention is that I came directly from Ottawa and I did not come by CNR train. There was a time I would have, and did, many times, as most members from this area did travel to and from Ottawa by train. But the service has gone from bad to worse and it is practically impossible today to travel in any manner of comfort whatsoever from Stratford to Ottawa.

Aside from that, I would like to take this opportunity of saying a few words on the behaviour of the CNR in respect of Stratford and area during the last few years. We lost the shops, which meant a great deal to employment in the area. As Alderman McMillan has pointed out, the city has picked up certain other industries to compensate in some respect for this particular loss of employment. We are now getting a continuous deterioration in railway service. I did not realize myself, until going over this brief, that to get from Stratford to certain other districts or areas around is next to impossible.

It seems that over the years the general idea has come into being that passenger service does not pay. I am not going to say it does pay. But I am going to suggest that if better service were given I think there would be better use made of the railways. I recall that some years ago the CNR had a Vice-President in charge of passenger service who was really anxious to give good passenger service. I do not know whether he and Donald Gordon had a falling out and that was the reason he finally left the service because Donald did not see eye to eye with his particular leanings on passenger service, but certainly it has fallen by the wayside completely. The forming of a committee, as is suggested by Alderman McMillan, to study this and to take into account factors other than the railways' own particular interests and subsidization, if necessary, I think is a good thing.

• 0951

I do not have any particular questions to ask Alderman McMillan at the moment, but certainly everything she says about the railway service is correct. It is going further and further behind as far as being of any service to this area is concerned. Thank You.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Alderman McMillan, I think you have an excellent brief. There is a certain amount of militarism in it that I like. I would like to answer your first paragraph, in which you have given us quite a challenge—is this mere tokenism? I think you deserve an answer.

I have not the slightest intention of sitting here just for the sake of mere tokenism. Like your Council of the City of Stratford, members of Parliament have come to the conclusion that the time has come when we have to move. We have listened to these stories for years and years and the railway service has become less and less and we are just as sick of it, Mrs. McMillan, as you are. Speaking for myself, I hope that after listening to all of these briefs, our report will be such that we ask, in fact demand, of the government and of the Canadian Transport Commission that something be done not only for railway passenger service but for this whole area. And so I accept the chal-

[Interprétation]

**Le vice-président:** Merci beaucoup, madame McMillan.

Nous allons passer aux questions. M. Waldo Monteith a demandé la parole le premier.

**M. Monteith:** Monsieur le président, je n'ai pas pu assister aux séances du Comité à London et à Chatham.

J'arrive tout droit d'Ottawa, mais je dois vous dire que je ne suis pas venu par train. Autrefois, j'aurais pris le train pour ce voyage, comme les autres députés de cette région. Le service s'est tellement dégradé qu'il n'eut été possible de faire ce voyage Stratford-Ottawa convenablement en train.

Je devrais peut-être brièvement parler de la politique que le CN a adoptée depuis quelques années par rapport à la ville de Stratford. Les ateliers de réparation ont été fermés et beaucoup de gens ont été mis en chômage. M<sup>me</sup> McMillan a déjà parlé des mesures prises par la ville pour compenser cette perte en essayant de créer des emplois dans d'autres industries. Le service ferroviaire se détériore de plus en plus. L'exposé vient de m'apprendre qu'il est pratiquement impossible de se rendre de Stratford à certains autres endroits de la région.

Il semble que l'on pense de plus en plus que le service-voyageurs ne paie pas. Je prétends qu'il pourrait être rentable si l'on en améliorerait le service. Si je me souviens bien, le vice-président du CN qui s'occupait du service-voyageurs il y a quelques années voulait sincèrement fournir un service excellent. Je ne sais pas si c'était à cause de ses projets qu'il s'est brouillé avec Donald Gordon, mais il a fini par quitter ce poste et sa politique n'a pas été poursuivie. M<sup>me</sup> McMillan a proposé qu'on forme un comité pour étudier cette situation et examiner d'autres facteurs que la subvention et les intérêts particuliers des chemins de fer, et je trouve que c'est une idée excellente.

Je n'ai pas de question particulière à poser à M<sup>me</sup> McMillan en ce moment, mais tout ce qu'elle a dit au sujet des services ferroviaires est exact. Ils satisfont de moins en moins les besoins de cette région. Merci.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Madame McMillan, vous nous avez présenté un mémoire très intéressant. J'y vois un soupçon d'activisme qui me plaît. J'aimerais répondre au défi que vous nous avez lancé dans le premier paragraphe où vous demandez s'il s'agit tout simplement des gestes symboliques. Cela mérite une réponse.

Je ne suis pas ici pour faire des gestes symboliques. Tout comme le Conseil municipal de la ville de Stratford, les députés ont conclu qu'il est temps de prendre des mesures. Nous avons entendu ces histoires pendant des années, et les services ferroviaires se détériorent de plus en plus. Nous en sommes aussi dégoûtés que vous, madame McMillan. J'espère qu'après avoir entendu tous ces mémoires, ce Comité dans son rapport demandera, ou plutôt exigera, au gouvernement et à la Commission canadienne des transports que des mesures soient prises pour améliorer non seulement le service-voyageurs ferroviaire mais aussi les



## [Text]

lenge. I do not wonder that you put in your brief—is this mere tokenism? Because, quite frankly, it has been up to the moment, but I hope that we are all through with that now.

You have said that the bus service to Grand Bend or the Owen Sound area is not very good. How about the bus service to the City of Toronto from here? Is it good?

**Alderman McMillan:** It is not too bad. I think there are quite a few stops. It is not direct.

**Mr. Whicher:** How far is it to Toronto?

**Alderman McMillan:** About 100 miles.

**Mr. Whicher:** How long does it take?

**Alderman McMillan:** An hour and fifteen minutes. This is driving by car. I have not taken the bus. I do not have that kind of time.

**Mr. Whicher:** Would it be fair to ask you, Mrs. McMillan, after this very nice brief, when you have last had a ride on a CNR train?

**Alderman McMillan:** I have gone down to Toronto for different conferences in the morning and come back at night. I would not say it is very enjoyable. It gets you there but it is like a milk train. It takes about three hours and I can drive there in an hour. I take the train because it is quite convenient to the hotel where the conference is held and it eliminates parking problems. I would rather carry my lunch than take the lunches they sell on the train. There is nothing at all to attract me to take the train from here to Toronto, frankly.

**Mr. Whicher:** But if there were better service, you really believe that people in the Stratford area would use it?

**Alderman McMillan:** Indeed.

**Mr. Whicher:** We had a brief the other day—of course, so many of these briefs are almost the same—the service is terrible and let us do something about it. We had a brief the other day, I think from the Province of Ontario, which suggested that the first thing to do was to put back on the rails the trains that were eliminated in 1970, then have a conference between the federal people, the provincial people and probably the municipal people. What would you think of this?

**Alderman McMillan:** I think I should have mentioned there to include the municipal level because I feel you are not getting into what is happening in this area if you are surprised by some of the statements in my brief. You would have to include the municipal area.

**Mr. Whicher:** But you would agree that this would be the thing to do; that we have to take some action if it is not mere tokenism, that we should put these trains back on the rails as soon as possible and then have a conference, because we all know that you do not need a train every hour of every day into Stratford. We have to have some common sense. We would talk it over with the federal people, the provincial people and the municipalities.

• 0956

**Mrs. McMillan:** Yes. I would hope you would have surveys made to find out which trains need to provide more service during the day, more than one run. If you take a train somewhere you cannot get back that day or the next day. It would have to be studied. Thank you, sir, for your remarks. Could we hope for some results?

## [Interpretation]

autres services de transport dans cette région. Alors j'accepte votre défi. Je ne m'étonne nullement que vous ayez parlé de gestes symboliques dans votre mémoire. Pour vous parler franchement, cela a été le cas jusqu'ici, mais j'espère que cela ne continuera pas.

Vous avez dit que le service d'autobus à Grand Bend ou à Owen Sound n'est pas très bon. Diriez-vous que le service entre Stratford et Toronto est bon?

**Mme McMillan:** Il n'est pas mauvais. Mais il y a pas mal d'arrêts. Ce n'est pas un service express.

**M. Whicher:** Quelle est la distance jusqu'à Toronto?

**Mme McMillan:** Une centaine de milles.

**M. Whicher:** Combien de temps faut-il pour s'y rendre?

**Mme McMillan:** Une heure et quart en voiture. Je n'ai jamais fait le voyage par autobus, je n'ai pas assez de temps.

**M. Whicher:** Serait-il méchant de vous demander si vous avez eu recours au service voyageur de CN dernièrement?

**Mme McMillan:** Je vais à Toronto de temps à autre pour des conférences et il m'est déjà arrivé de prendre le train pour y aller. Je pars le matin et je rentre le même soir. Ce n'est pas un voyage très agréable. Il faut à peu près trois heures pour s'y rendre tandis que le trajet ne prend qu'une heure en voiture. Je voyage par train parce que la gare est près de l'hôtel où se passe la conférence et je n'ai pas à chercher un terrain de stationnement. Mais je préférerais apporter mon déjeuner avec moi plutôt que d'acheter ce qu'on vend dans le train. Pour le dire franchement, il n'y a rien d'attrayant dans le service ferroviaire entre Stratford et Toronto.

**M. Whicher:** Mais vous croyez que les gens de Stratford voyageraient par train si on offrait un meilleur service?

**Mme McMillan:** J'en suis convaincue.

**M. Whicher:** La grande majorité de ces mémoires disent la même chose à savoir que le service est épouvantable et qu'on devrait faire quelque chose pour améliorer la situation. L'autre jour, je crois que c'était dans le mémoire de la Province d'Ontario, on a proposé d'abord de rétablir les services ferroviaires supprimés en 1970 et ensuite de tenir une conférence avec des représentants des trois niveaux de gouvernement, fédéral, provincial et municipal. Qu'en penseriez-vous?

**Mme McMillan:** Il serait indispensable d'inclure des représentants municipaux. Vous ne vous êtes pas rendu compte de la situation dans cette région si vous vous étonnez de quelques-unes des déclarations que j'ai faites. Il faudrait inclure les représentants municipaux.

**M. Whicher:** Mais n'êtes-vous pas d'accord que c'est cela qu'il faudrait faire? Les gestes symboliques ne servent à rien. Nous devrions rétablir ces services ferroviaires aussitôt que possible et ensuite tenir une conférence. Nous savons très bien que vous n'avez pas besoin d'un train par heure, chaque jour de la semaine. Il faut être raisonnable. Nous voudrions en discuter avec le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités.

**Mme McMillan:** Oui. J'espère que vous effectuerez certaines études pour savoir quels trains doivent circuler plus d'une fois par jour. Lorsque l'on prend le train, il est impossible de revenir le même jour ou le jour suivant. Cette question doit être étudiée. Je vous remercie de vos observations. Pouvons-nous nous attendre à certains résultats?

## [Texte]

**Mr. Whicher:** I have every hope there will be results. You certainly know where I stand on it.

Mr. Saltsman mentioned yesterday that some municipalities were not helping each other too much. This is not just a federal problem and it is not just a provincial problem. The cities of Stratford, Galt, Kitchener and Owen Sound are all involved. Mr. Saltsman pointed out that sometimes the municipalities are not too compatible.

**Mrs. McMillan:** Maybe they should be in on these meetings so they will know what is going on. This is terrible. If I do not know what is going on in Kitchener . . .

**Mr. Whicher:** Yes.

**Mrs. McMillan:** . . . we might have the same problems and not be aware of it.

**Mr. Whicher:** Yes. We all come from different municipalities and sometimes, instead of helping each other, we have a tendency, perhaps not to fight, but we do not help as we should. I think Mr. Saltsman made a good point yesterday when he said that not only do we have to have federal and provincial participation, but the municipalities in this area have to get together. We have to get these trains back on the road or get a better bus service.

**Mrs. McMillan:** We would like to see that, too.

**Mr. Whicher:** You mentioned Douglas Point, which is in my riding. The largest construction project anywhere in Canada is there, and that includes Montreal, Toronto, Vancouver, and to think that we have no train service just makes you sick.

**Mrs. McMillan:** Right.

**Mr. Whicher:** I think our views on railways and buses are very similar, Mrs. McMillan. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mrs. McMillan, I would like to join all the other who complimented you on the excellence of your brief. It is very similar to many briefs that we are getting that indicate there is a responsibility here and that these has been a downgrading or the transportation facilities in a particular area.

In your first sentence you reiterate a statement that the Mayor of Chatham made yesterday. You are apprehensive that nothing will be done. I do not feel that anything will be done unless the onus is put in the right place. We hear a lot of criticism of the CNR and the Canadian Transport Commission, but they are member bodies of a bigger organization, the Government of Canada. I have with me the recent National Transportation Act that was assented to on February 9, 1967, and in connection with prohibiting abandonments is says:

Notwithstanding anything in Section 314(a) to 314(f) the Governor in Council may from time to time by order designate branch lines that shall be abandoned within such periods as the Governor in Council may prescribe.

Mrs. McMillan, who is the Governor in Council?

## [Interprétation]

**M. Whicher:** J'ai bon espoir que nous obtiendrons des résultats. Vous connaissez certainement mon attitude à ce sujet.

M. Saltsman a fait remarquer hier que certaines municipalités ne s'entraidaient pas beaucoup. Le problème ne se pose pas seulement au niveau fédéral ni provincial. Les villes de Stratford, Galt, Kitchener et Owen Sound sont toutes concernées. M. Saltsman a fait remarquer que les municipalités ne s'entendaient pas toujours très bien.

**Mme McMillan:** Elles devraient peut-être assister à ces réunions, pour savoir quelle est la situation. Le problème est grave. Si je ne sais pas ce qui en est de Kitchener . . .

**M. Whicher:** Oui.

**Mme McMillan:** . . . nous avons peut-être les mêmes problèmes sans le savoir.

**M. Whicher:** Oui. Nous appartenons tous à des municipalités différentes et il arrive parfois qu'au lieu de nous entraider, nous avons tendance, non pas à entrer en conflit, mais à ne pas nous aider comme nous le devrions. Je crois que M. Saltsman avait raison de faire remarquer hier qu'il ne suffit pas d'obtenir la participation fédérale et provinciale, mais que les municipalités de la région doivent collaborer. Il faut que les trains soient remis en service ou que le service d'autobus soit amélioré.

**Mme McMillan:** Nous le souhaitons également.

**M. Whicher:** Vous avez parlé de Douglas Point, qui est situé dans ma circonscription. C'est là que se trouve le plus grand projet de construction au Canada, y compris Montréal, Toronto, Vancouver, et il est fort regrettable de ne pas avoir de service de chemin de fer.

**Mme McMillan:** C'est juste.

**M. Whicher:** Je crois, madame McMillan, que nous avons le même point de vue sur les chemins de fer et les autobus. Je vous remercie.

**Le vice-président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Madame McMillan, je voudrais également vous féliciter de l'excellence de votre mémoire. Il ressemble beaucoup à d'autres mémoires que nous avons reçus indiquant qu'un problème se pose et que les moyens de transport de la région se détériorent.

Dans votre première phrase, vous répétez une déclaration que le maire de Chatham a faite hier. Vous craigniez qu'aucune mesure ne soit prise. Je pense que rien ne sera fait si l'on ne sait pas à qui appartient la responsabilité. Nous entendons beaucoup critiquer le Canadien National et la Commission canadienne des Transports, mais ils font partie d'une vaste organisation, le gouvernement du Canada. J'ai ici la récente Loi nationale sur les transports, approuvée le 9 février 1967, qui, en matière d'interdiction des abandons, déclare:

Nonobstant toute disposition des articles 314A à 314F, le gouverneur en conseil peut, de temps à autre, par décret, désigner les embranchements qui ne doivent pas être abandonnés durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire.

Madame McMillan, qui est le gouverneur en conseil? Le gouvernement du Canada.



[Text]

**Mrs. McMillan:** Certainly. The Government of Canada.

**Mr. Howe:** So, I maintain that the onus for all the problems that are being spoken about is, in the final analysis, on the government to take action.

I am one of those people, with many others, who have sat around these tables listening to hearings. I was at Owen Sound. I was at Palmerston years ago when the CNR came in with briefs and talked to all the municipalities involved and they told us what they were going to do and why they were going to do it. We have had hearing after hearing, but I say that in the final analysis the Government of Canada has to take action or no action will be taken.

I would suggest to you and to all the municipal representatives present that if in some way you can get as many taxpayers and people in your community as possible to write letters to the Minister of Transport and to the Prime Minister of Canada, as people do when they are fighting against abortion or hanging or the flag, or one thing and another, then we may get some action. We will present a report and I do not care how tough it is, although it may never get off the floor of the House of Commons. I have experience with that because I sat on a committee a few years ago that studied cigarette smoking and we brought in a lot of good recommendations in that report. Last year the Minister of National Health and Welfare did submit a bill, but it was not brought to the floor of the House and it has not appeared on the Order Paper yet. So I agree with your first paragraph where you say that you are apprehensive. I am apprehensive as hell about this particular thing because I have been involved.

• 1001

I do not agree with these people who talk about municipalities not getting along. I have been dealing with this business for a long time and I can remember when there was a committee formed in Western Ontario. We had meetings in Wingham. There may be some representatives from Seaforth or someone from those areas who will remember that occasion—and this had to do with Walkerton, too. It was agreed that one mill be set aside from the taxes of all those municipalities to provide a fund to fight this reduction of services of the CNR. This is what happened in the past and to say now that the municipalities in our area do not get along is a denigration of the truth because in our area they certainly do. I do not think the people in Galt or Stratford or London will appreciate the statement that Mr. Saltsman made yesterday because I cannot see these communities fighting with each other in connection with a service that will benefit them all. Can you see your city fighting with Galt and London over things like this?

**Mrs. McMillan:** I am sorry but I can. We both want services at different times and different hours and this train has to run through all these centers. There are areas of conflict but as I said before I think maybe Mr. Saltsman has a point that the municipal level should be in on the conferences and the meetings with the other two levels of government so they know what one another is doing. I think maybe it is more ignorance. They are not aware of what each city is asking for. I think if they are all represented maybe they would be able to understand the problem.

You have the same problem with highways, surely. I mean all the different cities are fighting who wants High-

[Interpretation]

**Mme McMillan:** Certainement.

**M. Howe:** Je maintiens donc que la responsabilité des mesures à prendre face à tous les problèmes dont nous parlons revient, en dernière analyse, au gouvernement.

Je suis parmi ceux qui ont assisté à toutes les audiences. J'étais à Owen Sound. J'étais à Palmerston, il y a des années, lorsque le Canadien National a présenté des mémoires et a eu des discussions avec toutes les municipalités intéressées; les responsables du CN nous ont dit ce qu'ils allaient faire et pourquoi. Nous avons tenu un grand nombre d'audiences mais en dernière analyse, je déclare que le gouvernement du Canada doit prendre des mesures, sinon rien ne sera fait.

Je tiens à dire à tous les représentants municipaux présents que si vous pouvez inciter autant de contribuables que possible de votre communauté à écrire des lettres au ministre des Transports et au premier ministre du Canada, comme cela se fait lorsque l'on lutte contre l'avortement, la pendaison ou le drapeau, vous pourrez alors obtenir certaines mesures. Nous allons présenter un rapport et je me soucie peu qu'il soit dur ou non, même s'il ne sera peut-être jamais présenté à la Chambre des communes. J'en sais quelque chose parce que j'ai fait partie d'un comité sur l'usage de la cigarette il y a quelques années et que nous avons présenté beaucoup de bonnes recommandations dans notre rapport. L'année dernière, le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social a effectivement soumis un projet de loi, mais il n'a pas été présenté à la Chambre ni inscrit au Feuilleton. Je suis donc d'accord avec vous quand vous dites dans votre premier paragraphe que vous n'êtes pas confiants. Je ne le suis pas non

plus pour cette question précise parce que cela me concerne.

Je ne suis pas d'accord avec ceux qui disent que les municipalités n'arrivent pas à s'entendre. Je m'occupe de cette affaire depuis longtemps et je me rappelle qu'on avait formé un comité dans l'Ouest de l'Ontario. Nous nous réunissions à Wingham. Peut-être certains délégués de Seaforth ou quelqu'un de cette région s'en souviendra-t-il—cela concernait aussi Walkerton. On avait convenu de réserver une partie des taxes prélevées par toutes ces municipalités afin de constituer un fonds destiné à éviter la réduction des services du CN. Voilà ce qui est arrivé dans le passé et il est faux de dire que les municipalités de notre région n'arrivent pas à s'entendre, parce qu'elles y parviennent certainement dans notre région. Je ne crois pas que les gens de Galt, de Stratford ou de London apprécient ce que M. Saltsman a dit hier parce que ne je ne vois pas pourquoi ces municipalités se disputeraient à cause d'un service dont elles bénéficieraient toutes. Croyez-vous que votre ville se querellerait avec Galt et London à ce sujet?

**Mme McMillan:** Je suis désolée, mais je crois que oui. Nos deux villes veulent un service à des heures différentes et le train doit traverser tous ces endroits. Il y a des points de friction, mais comme je l'ai dit auparavant, je crois que M. Saltsman a peut-être raison quand il dit que les gouvernements municipaux devraient participer aux conférences des autres paliers de gouvernement de façon à savoir ce qui se fait. Je crois qu'il y a peut-être de l'ignorance. Les municipalités ne savent pas ce que les autres demandent. Je crois que si toutes étaient représentées, elles pourraient comprendre le problème.

La même chose se produit au sujet des autoroutes. Toutes les villes se querellent à propos de l'autoroute 401,



[Texte]

way 401 beside their door and who does not. This is the type of thing. I think we are all aiming for the same thing, better transportation and I think if we were all represented at these meetings there would not be the ignorance or the lack of being informed that we need.

**Mr. Howe:** That is true, but I am saying that in the historical past that I remember all the communities in Western Ontario did get together.

**Mrs. McMillan:** This is maybe the point we should bring forth, that now they are not getting together and we do not know what our neighbours are doing. I can agree with you in part and with Mr. Saltsman in part.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Well, Mr. Chairman, I would like to compliment Alderman McMillan on the presentation of an excellent brief and I can only say that I concur completely in all the observations she has made. I represent the area of Grey-Simcoe, the southern shore of Georgian Bay, which includes the City of Owen Sound, I guess one of the largest municipalities north of Stratford, and the Town of Collingwood and Meaford and other centers and we have no rail service. As you mentioned, we do not have a train out of Owen Sound in any direction. So I can fully sympathize with what you have to say. However, I believe you do have some train service here, do you not?

**Mrs. McMillan:** We have some train service here.

**Mr. Noble:** You do have train service from here to Toronto. This is something that we do not have.

**Mrs. McMillan:** Yes, the main lines were not cut. It is these other lines that were cut north that we are talking about but even a reduction in the baggage and things on the main lines is evident as a result of the other areas being cut. I see your point.

**Mr. Noble:** I notice your main concern is that you have no connections centering on Stratford. Of course, you have good reason to make this observation because of the Stratford Festival and, I sympathize with you in this matter because this city does spend a lot of money promoting the Stratford Festival, which is known over the North American continent and possibly even in Europe.

You know that the government is concerned with the exodus of people from the farms and from the small centers to the large cities and, of course as you know, they are making quite a contribution towards this very thing. The point I would like to make is that they cut off six branch lines in Western Ontario at an estimated saving of \$725,000, and these lines served many, many thousands of people and they made good connections as far as Stratford was concerned. You had lines coming in here from different directions. So here we have a good example. In Ottawa we have the National Arts Centre which is costing the taxpayers of this country millions of dollars to build and to maintain. We are all helping to pay. It seems to me that the government has been quite miserable to us when they cut off—and they are at the back of this whole deal—do not blame the CNR completely.

• 1006

You must remember that the Minister of Transport has the last say. If he says we will have service here, we will get it. If these men here representing the federal govern-

[Interprétation]

qui pour qu'elle passe à ses portes, qui pour qu'elle ne passe pas trop près. Voilà comment cela se passe. Je crois que nous voulons tous la même chose, c'est-à-dire de meilleurs transports, et je pense que si toutes les villes étaient représentées aux conférences, il n'y aurait pas un tel manque d'information.

**M. Howe:** C'est vrai, mais je dis qu'aussi loin que je me souviens, les municipalités de l'Ouest de l'Ontario se réunissaient.

**Mme McMillan:** C'est peut-être le point que nous devrions souligner, qu'elles ne se réunissent plus maintenant et qu'elles ne savent pas ce que font leurs voisines. Je suis en partie d'accord avec vous et en parti avec M. Saltsman.

**M. Howe:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Noble.

**M. Noble:** Monsieur le président, j'aimerais féliciter Mme McMillan pour l'excellent mémoire qu'elle a présenté, et tout ce que je peux dire c'est que je suis entièrement d'accord avec toutes les observations qu'elle a faites. Je représente la région de Grey-Simcoe, située sur la rive sud de la baie Géorgienne, et qui comprend la ville de Owen Sound, l'une des plus grandes villes au nord de Stratford, les villes de Collingwood et de Meaford et d'autres centres urbains, et nous n'avons pas de service de trains. Comme vous l'avez dit, aucun train ne part d'Owen Sound. Je partage donc vos sentiments à ce sujet. Cependant, je crois que vous avez un service de train ici, n'est-ce pas?

**Mme McMillan:** Oui.

**M. Noble:** Vous avez un service de train entre ici et Toronto. Nous n'en avons pas.

**Mme McMillan:** On n'a pas supprimé les lignes les plus importantes. Nous parlons des autres lignes qui allaient vers le Nord, mais même sur les lignes principales, on peut constater une diminution de la quantité des bagages, et du reste, par suite de l'arrêt des autres lignes. Je vois ce que vous voulez dire.

**M. Noble:** Je remarque que vous vous inquiétez surtout de ce qu'il n'existe pas de réseau autour de Stratford. Évidemment, vous avez de bonnes raisons pour cela, à cause du Festival de Stratford, et je vous comprends parce que la ville de Stratford dépense beaucoup d'argent pour promouvoir le Festival, dont la renommée s'étend dans tout le continent nord-américain et peut-être même en Europe.

Vous savez que le gouvernement se préoccupe de l'exode des gens des fermes et des petites localités vers les grandes villes, et, comme vous le savez, il fait des efforts importants dans ce domaine précis. J'aimerais souligner que les lignes secondaires qu'on a supprimées dans l'Ouest de l'Ontario, pour économiser environ \$725,000, desservait des milliers de personnes et offraient des correspondances vers Stratford. Nous avons donc ici un carrefour. Voici un exemple intéressant. A Ottawa, il y a le Centre national des arts dont la construction et l'entretien coûtent aux contribuables du pays des millions de dollars. Nous payons tous. Il me semble que le gouvernement n'a pas été très gentil avec nous lorsqu'il a supprimé le service, car c'est lui qui est derrière toutes cette affaire, le CN n'en est pas le seul responsable.

C'est le ministre des Transports qui a le dernier mot. S'il décide que nous avons droit à ce service, nous allons l'obtenir. Si les représentants du gouvernement fédéral



**[Text]**

ment can put enough pressure on Mr. Jamieson we will get some service back in Western Ontario.

We have done our best. As you know, when the estimates of the CNR came up our party and other opposition parties have made a strong appeal to have something done in this regard.

The point I wanted to make is that you have something here that many people throughout the whole area, throughout the whole Dominion of Canada, would like to participate in. But the facilities for getting here, especially the passenger service for elderly people who have money to patronize it—those are the people that are retired now and would like to have some place to go for entertainment, but they have no way of getting to Stratford. So I say that if we have to put some pressure on the powers that be that provide these services, maybe we will get some results and you will be able to have your theatre filled here when your season starts. Thank you, Mr. Chairman.

**Alderman McMillan:** I must say in all fairness in talking with Mr. Wylie of the festival that he stressed to me that "my theatre is filled regardless". It really is, because if someone wants to see the plays, they will get there by hook or crook or hitchhiking or whatever. They are going to get there because of the calibre of the entertainment. But we are the second most important city in Ontario regarding tourism. So we really want to make sure that people like you have mentioned, and that I have mentioned in the brief, are able to get there a little more easily and more comfortably.

**Mr. Noble:** I think you fully appreciate the point I am trying to make.

**Alderman McMillan:** Yes.

**Mr. Noble:** We are all helping to support the National Arts Centre in Ottawa. This is only one example of the many thousands of dollars that are going out from the taxpayers into the various subsidies. I maintain that we have to do something about this little subsidy that would be required to keep the six branch lines operating in Western Ontario.

**Alderman McMillan:** We are looking for your help.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mrs. McMillan and Mr. Noble. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman and Alderman McMillan, I must say that the City of Stratford is very fortunate in having you as an alderman. I often wondered why they say alderman. I was an alderman too, and we had some ladies on the council in Moose Jaw, and we always used to refer to them as alderwomen.

In your opening paragraph you say: after the submission to you two years ago...

This Committee, through our Chairman, Mr. Turner, was able to have these hearings because of his vote in Committee that we conduct these hearings. This Committee has not been out in this area whatsoever. You no doubt presented your brief to the...

**Alderman McMillan:** Canadian Transport Commission.

**[Interpretation]**

présents aujourd'hui pouvaient exercer une pression suffisante sur M. Jamieson, nous bénéficierions à nouveau de ce service dans l'ouest de l'Ontario.

Nous avons fait notre possible. Lorsque le CN a sorti ses chiffres, notre groupe de même que les autres qui appuient la continuation du service ont demandé que l'on fasse quelque chose en ce sens.

Ce que je veux dire, c'est que nous possédons quelque chose dont beaucoup de gens dans la région et même dans tout le pays aimeraient profiter. Mais les moyens de transport pour s'y rendre, ce sont surtout le service-voyageurs, qu'empruntent particulièrement les personnes âgées qui ont de l'argent. Ces personnes sont souvent à la retraite et aimeraient aller dans des endroits pour se distraire, malheureusement il leur est impossible de se rendre à Stratford. Mais peut-être qu'en exerçant suffisamment de pression sur les gens qui prennent les décisions, il va se passer quelque chose, et que le théâtre sera rempli à capacité quand la saison commencera. Merci, monsieur le président.

**Le Conseiller McMillan:** Je dois ajouter en toute franchise qu'en causant du festival avec M. Wylie, celui-ci a fait remarquer que de toute façon, le théâtre est plein. En fait, si quelqu'un désire absolument voir les pièces, il trouvera un moyen de s'y rendre, même s'il doit le faire sur le pouce, et ce à cause de la qualité des spectacles offerts. Mais nous sommes la deuxième ville touristique d'Ontario et nous voulons nous assurer que les personnes comme celles dont vous avez parlé puissent y venir plus facilement et un peu plus confortablement.

**M. Noble:** Vous saisissez très bien mon point de vue.

**Le Conseiller McMillan:** Oui.

**M. Noble:** Nous payons tous pour le Centre national des arts à Ottawa. Ce n'est qu'un des exemples de subventions pour lesquelles les contribuables versent des milliers et des milliers de dollars. C'est pourquoi j'insiste pour qu'on fasse quelque chose quant au petit montant requis pour maintenir en service les six lignes d'embranchement dans l'ouest de l'Ontario.

**Le Conseiller McMillan:** Nous espérons votre aide.

**Le vice-président:** Merci, M<sup>me</sup> McMillan et M. Noble. M. Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président et Madame le conseiller McMillan, je dois dire que la ville de Stratford a bien de la chance de vous avoir comme conseiller. Je me demande d'ailleurs pourquoi on dit conseiller. J'ai moi-même été conseiller à Moose Jaw et il y avait des femmes sur le conseil, et on les appelait conseillères.

Dans votre premier paragraphe, vous dites: «Après la demande que nous vous avons faite il y a deux ans...»

Nous avons pu tenir des audiences grâce à notre président, M. Turner, qui l'avait proposé au Comité. Nous n'avions pu venir dans la région toutefois. Vous avez dû sans doute présenter votre mémoire à...

**Le Conseiller McMillan:** La Commission canadienne des transports.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** When they were here.

**Alderman McMillan:** Yes, that is right.

**Mr. Skoberg:** But not to this Committee. This Committee is composed of members of Parliament, and I hope that all the grand words that we have heard so far will get into writing in our recommendation that will be made to the House of Commons, and hopefully the House of Commons then, as a whole, will adopt the recommendation that this Committee may make.

I agree with you 100 per cent that Stratford is known throughout Canada as a festival city. I would hope that the type of good service you are talking of will be brought about.

How many senior citizens do you have here in Stratford?

**Alderman McMillan:** We have over 4,000, and for a population of 23,500, this is really phenomenal. In other areas I believe it is about 6 or 8 per cent of the population. It is about 18 per cent in Stratford. It is a terrific number. So we are quite concerned about our senior citizens, here and around the surrounding area of Mitchell. This is a very desirable area to which people can retire.

**Mr. Skoberg:** On your city council, do you have a transportation committee, or do you deal with it in committee of the whole?

**Alderman McMillan:** We deal with it in committee of the whole, and we appointed a subcommittee for this hearing and other hearings.

• 1011

**Mrs. McMillan:** We deal with it in a committee of the whole and we appointed a subcommittee for this hearing and other hearings.

**Mr. Skoberg:** After the decision was made by the Canadian Transport Commission to abandon the six services that were before them at that time, did your council put in a letter of objection to the commission and to the Minister of Transportation?

**Mrs. McMillan:** Yes, we certainly did and I believe Alderman Schooley is in attendance. Is it in order that he speak to this?

**The Vice-Chairman:** Mr. Schooley, would you come to the front, please?

**Mrs. McMillan:** Mr. Schooley was chairing the committee at that time.

**Mr. Basil J. Schooley (Alderman, City of Stratford):** Yes, I presented the brief in Owen Sound and Guelph two years ago. And after hearing all the briefs that were turned in at both those localities, it was quite a shock to me to know that Mr. Jones and his two men had come up with the recommendation that they did. After thinking this thing over for two years now, I am of the full confidence that their recommendation was made prior to the hearings. These people paid no attention whatsoever to anything that was said at those hearings in Guelph and Owen Sound. It is absolutely ridiculous when the bus people came and said, "We will update our bus system to compete with what the railroads have let go by." You people up in that part of the country, Goderich, Kincardine, Southampton, Listowel and all the way to Owen Sound, know this has not happened. In fact, it has gone the other way. The bus system is worse now than it ever was in those localities before.

I am only hoping that you, Mr. Turner, who were at one time an engineer in the Canadian National Railways and also know the conditions under which the passenger ser-

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Lorsqu'elle est venue ici.

**Le Conseiller McMillan:** C'est exact.

**M. Skoberg:** Mais pas à ce Comité qui se compose de députés. J'espère donc que tout ce qui s'est dit jusqu'à présent sera noté dans la recommandation qui sera faite à la Chambre des communes, et qu'alors, celle-ci l'adoptera.

Je suis entièrement d'accord avec vous, la ville de Stratford est connue dans tout le Canada comme une ville de festival. J'espère que le service que vous exigez vous sera accordé.

Combien de personnes âgées y a-t-il à Stratford?

**Le Conseiller McMillan:** Il y en a plus de 4,000 sur une population de 23,500. C'est assez exceptionnel. Dans les autres régions, je crois que le pourcentage n'est que de 6 ou 8 p. 100. A Stratford, il est de 18 pour cent. C'est pourquoi nous nous occupons beaucoup d'elles ainsi que de celles de la région avoisinante de Mitchell. C'est un endroit très agréable pour les gens à la retraite.

**M. Skoberg:** Existe-t-il au conseil de ville un comité des transports qui traite de cela en particulier?

**Le Conseiller McMillan:** Non, nous en traitons en comité plénier. Mais nous avons nommé un sous-comité pour ces audiences.

**Mme McMillan:** Non, nous en traitons en comité plénier, mais nous avons nommé un sous-comité pour ces audiences.

**M. Skoberg:** Après que la Commission canadienne des transports eut décidé d'abandonner les six lignes qu'elle considérait à cette époque, votre conseil a-t-il fait parvenir une lettre de reproches à la Commission et au ministère des Transports?

**Mme McMillan:** Oui, nous en avons envoyée une. Je crois que monsieur Schooley est présent aujourd'hui; pourrait-il prendre la parole?

**Le vice-président:** Monsieur Schooley, voulez-vous venir à l'avant, s'il vous plaît?

**Mme McMillan:** Monsieur Schooley était président du Comité à cette époque.

**M. Basil J. Schooley (Échevin, de la ville de Stratford):** Il y a deux ans, j'ai soumis un mémoire à un Comité réuni à Owen Sound et à Guelph. J'ai entendu tous les mémoires qui y ont été présentés et j'ai été d'autant plus surpris d'entendre la recommandation de monsieur Jones et de ses deux collègues. J'étudie cette question depuis deux ans et j'en suis venu à la conclusion que ces propositions ont dû être composées antérieurement à l'audition des témoins. Ces personnes n'ont pas tenu compte de ce qui a été dit pendant les audiences tenues à Guelph et à Owen Sound. Il est inadmissible que des porte-parole de la compagnie d'autobus nous disent: «Nous avons l'intention de moderniser notre système d'autobus afin de desservir les lignes que les chemins de fer ont abandonnées. Vous qui habitez les régions de Goderich, Kincardine, Southampton, Listowel jusqu'à Owen Sound savez très bien que rien de la sorte ne s'est produit, que le système d'autobus dans ces villes s'est plutôt détérioré.

Monsieur Turner, vous qui étiez ingénieur pour le Canadien National, vous connaissez aussi les circonstances qui ont amené la baisse de la qualité du service aux passagers.



[Text]

vice deteriorated over the years, you and this Committee do not play politics but get down to the nitty-gritty of returning good passenger service back to the people of the Dominion of Canada. It is absolutely ridiculous that we subsidize airports, harbours, and everything else if people want to be subsidized, even to subsidizing the children, young boys and girls touring all over the Dominion of Canada, and yet our elderly people cannot walk down to a station, get on a train and go for a ride. They cannot go anywhere.

I just do not know exactly what the Canadian National Railways wants to do between Stratford and Sarnia, and Stratford and Windsor, but I ride the train to Windsor on several occasions. There is absolutely no way that any bus service could take over what the Canadian National Railways are doing between Windsor and London for the simple reason that on certain nights, the people are standing; there are no seats for them. I have stood from Chatham to London because I am a freeloader. I gave up my seat to somebody who was paying their way, I will gladly do that. But one thing about it, Mr. Turner, I hope that this Committee gets right down to the nitty-gritty of this thing and gets passenger service updated and also gets passenger service between here and Goderich and between here and Owen Sound, Kincardine and Southampton, because it is absolutely ridiculous.

They said there that they had an alternate which was the bus service. Now what do they have? Walking and hitchhiking because the bus service is not living up to what they said they would do.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Schooley, Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** I think Stratford is also fortunate in having a second alderman, who is appearing before us today, just so that we do not get into the Women's Lib bit, you know. I understand that the committee had said that after a period of one year in the province of Ontario, when they presented this brief to us in London, that they would reconsider the decision that was made. I wonder whether or not your council has asked for that reconsideration in view of the experience you have now found with the abandonment of that service.

• 1016

**Mr. Schooley:** No, I do not think we have followed that up, sir, for the simple reason that we were so taken aback at the decision that was handed down at both these hearings that we thought it was absolutely useless bothering to do anything else. That three men would sit there and listen for three or four days to what these briefs gave out, and these were competent reliable people who were doing this thing, they did not go there just for the fun of it, they did not go there just to have a few drinks, they went there with one thing in mind: they wanted to keep the trains on the road. That was their idea. And how these three men could sit there and listen to this, and then come in with their recommendation, I could not understand. And I cannot understand it to this day, and I do not think there is one man or woman sitting in this audience who can understand it either. If they did, I wish they would get up and tell me.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Skoberg and Alderman Schooley. Mr. McNulty.

[Interpretation]

J'espère que vous et le Comité mettez tout en œuvre pour redonner à la population du Canada un bon service de transport. Il est absurde d'accorder des subventions aux aéroports, aux ports de mers et même aux jeunes qui veulent visiter le pays quand nos vieillards ne peuvent même pas se rendre à la gare pour prendre le train.

J'aimerais savoir comment le Canadien National entend remédier à la situation du transport entre Stratford et Sarnia et entre Stratford et Windsor. Je prends souvent le train pour Windsor et j'ai pu constater qu'aucun autobus ne pourrait remplacer le train Windsor-London parce que certains soirs, des voyageurs doivent rester debout. Je l'ai fait plusieurs fois entre Chatham et London parce que je voyage gratuitement; je préfère céder ma place à quelqu'un qui a payé. Monsieur Turner, j'espère que le Comité s'occupera de moderniser le service aux passagers entre Stratford et Goderich, Owen Sound, Kincardine et Southampton.

Les témoins ont dit qu'ils avaient un autre choix, soit le service d'autobus. A l'heure actuelle, ils peuvent toujours marcher ou faire de l'auto-stop parce que l'autobus ne fait pas ce trajet.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Schooley. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Heureusement que la ville de Stratford nous a délégué un échevin: nous n'avons pas eu à aborder la question de la libération de la Femme. Je crois comprendre que le Comité avait déclaré qu'après une période d'un an dans la province de l'Ontario, au moment où ils nous ont présenté ce mémoire à London, il réétudierait la décision qui avait été prise. Je me demande si votre conseil, après cette expérience de la suppression de ce service, a demandé que l'on réétudie cette question.

**M. Schooley:** Non, je ne le pense pas, car nous avons tellement été surpris de la décision communiquée lors des deux audiences que nous avons abandonné l'idée de faire quoi que ce soit d'autre. Quand on pense que ces trois personnes ont siégé pendant trois ou quatre jours et écouté ces mémoires, et que c'était des gens tout à fait compétents et sur qui on pouvait compter, et que leur seule idée était d'assurer la continuité de ce service; on se demande comment ils ont pu en venir à faire ces recommandations. Pour moi c'est incompréhensible et il me semble qu'il en va de même pour tout le monde. Si quelqu'un ici y comprend quelque chose, qu'il se lève et me le dise.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Skoberg et monsieur l'échevin Schooley. Monsieur McNulty.

## [Texte]

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, most of my questions have been answered, but I want to bring the point through to Alderman McMillan and the other two that this Committee is of a much different makeup than the committees to which you previously submitted your report, and I do not think you should be too apprehensive. I think all of us here are very conscientious that we have a responsibility to our electors; we are all elected people and we are going to take this back to the government and make strong representations on behalf of you and all the other people in South-western Ontario to make sure that we have adequate passenger service.

**Mrs. McMillan:** Thank you, sir. If you would like some support of letters and what not, as mentioned before, we are certainly glad to provide you anything to get these trains back on the rails.

**Mr. McNulty:** There is just one other thing. Could you tell us what service you have right now? What is the service from Stratford?

**Mrs. McMillan:** The main line right through to Toronto, Sarnia and Windsor; nothing north at all.

**Mr. McNulty:** How many runs a day?

**Mrs. McMillan:** Bas, how many runs a day do we have out of Stratford on the main line? Alderman Schooley, do you have this?

**Mr. Schooley:** We have a passenger train that leaves here in the morning...

**Mrs. McMillan:** Five, is it?

**Mr. Schooley:** Yes, I would agree with five.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, I have the schedule here. I could answer that for you.

**The Vice-Chairman:** Please do.

**Mr. Hales:** From Stratford to Toronto, there are three trains in the morning; and from Toronto to Stratford in the afternoon and evening, five trains. The reason I happen to know is that it goes through Guelph and we have the same number as you do, plus one more. We have one extra train from Guelph to Toronto in the morning. Four...

**A Witness:** There are three trains going to Toronto that take passengers, that is all.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Hales.

**Mrs. McMillan:** Three? Thank you, I thought there were five.

**Mr. Hales:** Let a CNR fellow answer the question if he is here, he should know. I have a ticket here that gives the schedule. Ask the CNR man to tell it.

**Mr. Schooley:** I can tell you. There is a morning train that leaves here to go to Toronto; there is a train that leaves Toronto at 10.17 a.m. and comes here; there is a train that comes here from London in the afternoon at 1.20 p.m., I believe it is. Then we have two in from Toronto in the evening and one in from London to Toronto. That is what it is. There are six trains, three from Stratford.

## [Interprétation]

**M. McNulty:** Monsieur le président, on a répondu à la plupart des questions que je voulais poser mais je voudrais faire remarquer à l'échevin McMillan et aux deux autres témoins que notre comité ici est composé bien différemment de ceux auxquels vous avez précédemment soumis votre rapport, et je ne crois pas que vous ayez raison de redouter quoi que ce soit. Nous sommes tous, je le pense, très conscients de la responsabilité que nous assumons vis-à-vis de nos électeurs et nous allons en saisir le gouvernement et présenter les instances les plus fermes en votre nom et au nom de toute la population du sud-ouest de l'Ontario afin d'être bien sûrs que nous aurons un service-voyageur satisfaisant.

**Mme McMillan:** Merci monsieur. Si vous voulez que nous vous envoyions des lettres et le reste pour aider la cause, nous serons certainement très heureux de vous les fournir pour obtenir que l'on remette ces trains en circulation.

**M. McNulty:** Un autre point: pouvez-vous nous dire quels sont les services que vous avez à l'heure actuelle? De Stratford?

**Mme McMillan:** Nous avons la voie principale en direction de Toronto, Sarnia et Windsor; vers le Nord, il n'y a rien du tout.

**M. McNulty:** Combien de trains par jour?

**Mme McMillan:** Bas, pouvez-vous me dire combien il y a de départs de Stratford sur la voie principale? Monsieur l'échevin Schooley, avez-vous ce renseignement?

**M. Schooley:** Il y a un train de voyageurs qui quitte le matin...

**Mme McMillan:** Cinq, n'est-ce pas?

**M. Schooley:** Oui, cinq.

**M. Hales:** Monsieur le président, j'ai l'indicateur des chemins de fer ici; je pourrais répondre.

**Le vice-président:** Oui, s'il vous plaît.

**M. Hales:** De Stratford à destination de Toronto, nous avons trois trains dans la matinée et de Toronto à destination de Stratford, il y en a cinq dans la matinée et l'après-midi. Je le sais, car ces trains passent par Guelph et nous en avons le même nombre plus un. Il y a un train supplémentaire qui va de Guelph à Toronto au cours de la matinée. Quatre...

**Un témoin:** Il y a trois trains à destination Toronto qui prennent des voyageurs, c'est tout.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Hales.

**Mme McMillan:** Trois? Merci, je pensais qu'il y en avait cinq.

**M. Hales:** Qu'un employé du CN réponde s'il y en a un ici. J'ai un billet ici qui donne l'horaire. Demandez au type du CN de vous le dire.

**M. Schooley:** Je puis vous le dire. Il y a un train le matin qui part d'ici pour se rendre à Toronto; il y en a un qui quitte Toronto à 10 h. 17 le matin et qui se rend ici; il y a un train qui vient ici de London à 13 h. 20, je pense. Il y en a deux en soirée qui viennent de Toronto et un qui vient de London et se rend à Toronto. Voilà. Il y a six trains, dont trois en partance de Stratford.



## [Text]

**Mr. Monteith:** Do these trains go right through to Stratford?

**Mr. Schooley:** Yes; one starts here and one stops here.

**Mr. Hales:** For the sake of the record, Mr. Chairman, I will read from a card that was given to me by the CNR on Friday of last week.

Leaving Stratford: 6.45 a.m.; 1.30 p.m.; 8.50 p.m.

Leaving Stratford for Toronto.

Leaving Toronto for Stratford: 8.00 a.m.; 4.45 p.m. (except Saturday); 5.25 p.m.; 6.50 p.m.; 11.05 p.m.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. Mr. McNulty.

• 1021

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, maybe I could ask Alderman Schooley or Alderman McMillan what type of service they have. Do they have adequate services for elderly people, I mean regarding meals?

**Mr. Schooley:** They have a snack bars on. It is reasonably good between here and London, or here and Toronto.

**Mr. McNulty:** But you feel that the service is adequate as regards the meals?

**Mr. Schooley:** One complaint that we do find regarding the passenger service is to do with baggage: there is very little baggage service on most of these trains. You have to carry your baggage with you, if you wish to go anyplace; and get it when you get out of the train, and have it with you. That is one thing about which I have had several complaints from people that have been travelling.

**Alderman McMillan:** And students going to college, they do not have satchels for overnight; they have to check their things in the railway station, hoping they will follow them on the train. They cannot take them with them.

**Mr. McNulty:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McNulty, and Alderman Schooley, Alderman McMillan.

Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Thank you, Mr. Chairman. I, too, like the others, appreciate the brief that has been given. I represent Guelph and area, and we, like Stratford and Kitchener, are very fortunate in having the mainline CN service that we have.

We have no complaints about lack of mainline service. Our complaint is chiefly with the type of service—the baggage facilities, the eating facilities, the lack of advertising, and the promoting of the service that the CN does, need to have serious consideration.

What we are concerned with, just like Stratford and Kitchener and other places along the mainline, are the connections to the northern places that have been mentioned here today, and it is just utterly ridiculous to think that a person who wanted to go from Listowel to Toronto would have to take three days. I was amazed to know that that situation existed. In a country like Canada and in the very heavily populated area of Canada where we live, right in this particular area, to think that that is the kind of service we have is just plain ridiculous; and something must be done.

So far as I am concerned, as a member of this Committee, I will do my utmost to see that proper transportation is provided either by rail or by bus. These people must have one or the other. When the hearings were held, we were

## [Interpretation]

**M. Monteith:** Est-ce que ces trains se rendent tout droit à Stratford?

**M. Schooley:** Oui; il y en a un qui part d'ici et un autre qui s'arrête ici.

**M. Hales:** Pour les besoins du compte rendu, monsieur le président, je vais vous lire ce qui est inscrit sur un feuillet qu'on m'a donné vendredi dernier au CN.

En partance de Stratford: 6 h. 45; 13 h. 30; 20 h. 50

En partance de Stratford et à destination de Toronto.

En partance de Toronto et à destination de Stratford: 8 h. 00; 16 h. 45. (Sauf le samedi); 17 h. 25; 18 h. 50; 23 h. 05.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Monsieur McNulty.

**M. McNulty:** Je voudrais demander à l'échevin Schooley ou à l'échevin McMillan quel genre de service on leur donne. Quel service prévoit-on pour les personnes âgées, du moins en ce qui concerne les repas?

**M. Schooley:** Il y a des casse-croûte à bord. Le service est convenable entre ici et London ou Toronto.

**M. McNulty:** Mais pensez-vous que le service est suffisant en ce qui a trait aux repas?

**M. Schooley:** Pour ce qui est du service-voyageurs, la principale plainte a trait aux bagages: la plupart de ces trains n'ont pas de service des bagages. Vous devez vous faire accompagner de vos valises si vous désirez aller quelque part, et voir à les descendre vous-mêmes du train. J'ai reçu de nombreuses plaintes à ce sujet de la part des gens qui voyagent par train.

**L'échevin McMillan:** Et les étudiants qui partent pour le collège n'ont pas de bagages à main. Ils doivent porter leurs effets à la consigne de la gare, en espérant qu'ils les suivront dans le train. Mais ils ne peuvent les apporter avec eux.

**M. McNulty:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McNulty et messieurs les échevins Schooley et McMillan.

La parole est à M. Hales.

**M. Hales:** Merci, monsieur le président. Comme toutes les autres personnes présentes, j'ai beaucoup apprécié le mémoire qui vient d'être présenté. Je représente la ville de Guelph et la région avoisinante et tout comme les gens de Stratford et de Kitchener, nous avons la chance de pouvoir compter sur les services de la voie principale du CN.

Nous ne pouvons pas dire qu'il n'y a pas de service sur la voie principale. Nous voulons seulement nous plaindre des services connexes qui nous sont offerts, manutention des bagages, repas, manque de publicité et absence de promotion des services offerts par le CN.

Nous nous inquiétons surtout, comme les gens de Stratford, de Kitchener et des autres endroits desservis par la voie principale, des possibilités de correspondance vers le Nord, dont on a parlé ici aujourd'hui. Et je trouve tout simplement ridicule qu'une personne puisse mettre trois jours pour faire le voyage entre Listowel et Toronto. J'ai été stupéfait d'apprendre qu'une telle situation existait. Il est tout à fait ridicule de penser que dans un pays comme le Canada, et dans une région aussi densément peuplée que la nôtre, un service aussi mauvais puisse exister. Il faut faire quelque chose à ce sujet.

Quant à moi, à titre de membre du comité, je ferai de mon mieux afin qu'on établisse des moyens de transport satisfaisants, soit par autocar, soit par train. Ces gens

## [Texte]

told, as Mr. Schooley has said, that adequate service would be provided. It has not been provided and so now it is time for action.

At the expense of boring the members of the Committee, I will reiterate what I said on Monday, in London, following Mr. Howe's suggestion that we have the rail right-of-way existing and that, as the freight uses these rail lines, they have to be kept up and maintained; they have to be snow ploughed in the winter for the sake of freight. Why, in the name of goodness, we cannot have, on that rail line a railbus or minibus, the same as the bus that runs on the highway, with one man to operate it in the same way as he does on the highway—service all these communities that are lacking transportation today—I do not know.

I have not been able to find out whether the CN people have given consideration to this form of transportation; I have not been told whether the railway unions will co-operate and say, "Yes, we will operate it so far as the union is concerned", and that they do not have to have three or four men on there with some feather-bedding or something like this. I have not been told this yet; but if the unions will co-operate, put one man on there, one operator, and the railways will provide these buses, I see no reason whatsoever why these communities cannot have transportation.

If the railways do not want to do that, then the railways must buy out the bus systems and run on the highways, and give these people proper transportation. It is just as simple as that; one way or the other.

• 1026

If they can give that service on the rail lines, fine. If they cannot, then CN had better buy up the bus lines and run them and operate them themselves, because it is apparent that the bus companies are not providing the transportation that is required.

Concerning the matter of the baggage service on the main line train, I am sure that the CN people could come up with better service. I am from a university town, the University of Guelph, and again I must reiterate that weekend coaches are jammed to capacity with students going home weekends and there are not sufficient coaches on. Why they do not keep extra coaches at Sarnia, or Windsor or London or someplace along the line where they can hook them on, I do not know. But I see no reason why this could not be looked after.

Mr. Chairman, that is about all I have to say. We are here to ask questions, and I am sorry I have made observations rather than ask questions. I would like to ask questions about the bus transportation timetable. What have you got out of Stratford? Apparently from what has been said it is not adequate. I am sure when we go to Walkerton, we will be able to get a good close view of the transportation problem in those areas affecting Owen Sound, Douglas Point, Chesley, and Goderich, etc.

I think it is a mighty good idea for the Committee to be getting into these communities that are affected. We are getting down to the grass-roots. We are taking government to the people, and I think this is excellent.

I think it must be noted that this Committee is made up of members of all political parties, which is a good thing. We are all here working together for the best for all

## [Interprétation]

doivent pouvoir compter sur l'un ou l'autre de ces services. Quand les audiences ont eu lieu, on nous a dit, comme l'a mentionné M. Schooley, qu'on nous offrirait un service satisfaisant. On ne l'a pas encore fait et il est temps de passer à l'action.

Au risque d'ennuyer les membres du comité, je répéterai ce que j'ai dit à London, lundi, à la suite de l'observation de M. Howe selon laquelle nous avons actuellement des voies ferrées qui servent aux convois de marchandises et qu'il faut les réparer et les entretenir. Il faut les déneiger durant l'hiver pour que les marchandises puissent circuler. Pourquoi ne serait-il pas possible de faire rouler sur cette voie un minibus ou un autorail semblable aux autobus qui circulent sur nos routes, conduit par un chauffeur comme sur la route. On pourrait ainsi assurer un service à toutes les localités non desservies par des moyens de transport.

Je n'ai pu savoir si le CN a envisagé ce mode de transport; on ne m'a pas dit si les syndicats de cheminots collaboreraient et diraient: «Oui, nos syndicats acceptent de laisser leurs membres conduire ces véhicules», sans devoir pour autant y affecter trois ou quatre hommes et exiger quelque compensation ou autre chose. On ne m'a pas encore dit ces choses, mais si les syndicats collaborent et affectent un seul homme aux commandes de chaque autorail fourni par les sociétés ferroviaires, je ne vois aucune raison de priver plus longtemps ces localités de moyens de transport.

Si les sociétés ferroviaires ne veulent pas le faire, elles doivent alors acheter les réseaux d'autobus et prendre la

route, afin d'offrir à la population des moyens de transport appropriés.

Si elles peuvent offrir ce service sur les lignes de chemin de fer, très bien. Sinon, le CN serait mieux d'acheter les lignes d'autobus et les exploiter, car il semble que les compagnies d'autobus actuelles ne fournissent pas le service nécessaire.

Quant au service des bagages à bord des trains circulant sur la voie principale, je suis convaincu que les employés du CN pourraient offrir un meilleur service. Je viens de Guelph où il y a une université, et je répète que les trains de fin de semaine sont bondés d'étudiants qui se rendent chez eux; il n'y a pas assez de voitures. Pourquoi ne garde-t-on pas des voitures supplémentaires à Sarnia, Windsor ou London ou ailleurs le long de la voie, que l'on pourrait accrocher au convoi? Je ne vois aucune raison qui empêche d'envisager cette solution.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'avais à dire. Nous sommes ici pour poser des questions et je n'ai fait que des observations. J'en suis désolé. Mais je voudrais poser une question sur les horaires des autobus. Quelles sont les lignes en partance de Stratford? Il paraît que c'est loin d'être satisfaisant. Je suis certain que lorsque nous serons à Walkerton nous aurons un meilleur aperçu des problèmes du transport dans cette région, problèmes qui touchent les villes d'Owen Sound, de Douglas Point, de Chesley, de Goderich, et le reste.

Je crois que le comité a eu une bonne idée en décidant d'aller dans les endroits qui sont touchés. Nous allons droit au problème. C'est le gouvernement qui vient vers les gens, et c'est excellent.



[Text]

people. We are here to get views and ideas from the people and I am pleased to say that we seem to be getting them.

Thank you Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Hales. Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Thank you very much, Mr. Chairman. I have just one question that I want to ask but if I might make an observation here, I think the number of spectators we have in the audience this morning at this hearing should indicate strongly to the Committee the interest in this problem throughout the area.

I appreciate very much Alderman McMillan's brief mentioning the transportation problems West and North of Stratford; problems that I have been quite aware of. I was astounded at the decision that came out of those Owen Sound hearings regarding passenger service through all those areas; the six places they cut off; the routes they cut off. You mentioned Goderich. Of course, if they send trains to Goderich it takes in Seaforth, Clinton and all those other places where we have been striving to get more development to provide more jobs for our young people. The decision to cut off train passenger services worked directly against all those efforts that we have made there.

I just want to ask you one question. At the hearing in Owen Sound, it was stated that the bus service would be upgraded. That does not seem to have taken place. Do you in Stratford feel from the bus service that you have seen since the rail service was cut off that good bus service properly timed, and properly run could do the job, or are you strictly recommending that passenger service on the rail lines be reinstated.

**Mrs. McMillan:** I am recommending that the passenger lines be reinstated, but as a substitute to use the buses. If they feel that it is not economically feasible, the bus is a second resort. Maybe Alderman Schooley would like to talk about when they asked if we wanted to use the bus service.

• 1031

**Mr. McKinley:** Mr. Chairman, I simply would like to know whether, if the bus service was properly run, it could do the job.

**Mr. Schooley:** Well, I do not know what you mean by bus service, properly run, because I do not think there is anything like that around the country. If there is, I have not seen or heard of it.

Being an old railroader and having the greatest sympathy for the officials of the Canadian National Railway, I feel the passenger trains must come back into being. I feel we have too many buses, trucks and everything else out on the highways and that our governments, whether they be provincial or federal, are not keeping up the highways. More vehicles are using the highways every day, and they are going to be using them more and more. I feel buses should be curtailed in certain places and passenger service put on in their place—and this passenger service should be run at a time when people can use it.

You people will remember the university students who rode the train on Friday night into Kincardine and on Sunday night they came back out again and those two trains were packed to the doors. I just wonder how those people are getting home. I have asked certain officials if they have ever taken a survey to find out how these people

[Interpretation]

Il ne faut pas oublier que notre comité est formé de députés de tous les partis, ce qui est aussi une bonne chose. Nous travaillons tous ensemble pour le bien de la population. Nous sommes ici pour recueillir les opinions et les suggestions des gens et je crois que nous y réussissons.

Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Hales. Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Merci, monsieur le président. Je n'ai qu'une question à poser. Mais, auparavant, je voudrais faire une remarque: je crois que le nombre de personnes qui sont ici ce matin devrait montrer au comité combien ce problème est important pour les gens de la région.

J'ai bien aimé le mémoire de l'échevin McMillan sur les problèmes du transport à l'ouest et au nord de Stratford. Je connais d'ailleurs assez bien ces problèmes. J'ai été stupéfait lorsque j'ai appris la décision prise lors des réunions d'Owen Sound concernant le service-voyageurs dans cette région, d'éliminer six localités et quelques circuits. Vous avez parlé de Goderich. Bien sûr, si on envoie un train à Goderich, il devra passer par des endroits comme Seaforth, Clinton et d'autres encore qui sont autant de localités que nous avons essayé de développer davantage pour fournir de l'emploi à nos jeunes gens. La décision de supprimer le service-voyageurs va à l'encontre de tous nos efforts.

Je n'ai qu'une question à poser. Lors de la réunion tenue à Owen Sound, on a déclaré qu'on améliorerait le service d'autobus. Il semble que cela n'ait pas été fait. Depuis que le service-voyageurs a été supprimé, croyez-vous que l'horaire du service d'autobus est bien établi et que ce service est efficace ici, à Stratford? Ou bien croyez-vous qu'il faille rétablir le service des trains de voyageurs?

**Mme McMillan:** Je recommande que les trains de voyageurs soient rétablis, mais si ce n'est pas faisable, le service d'autobus est une autre possibilité. Il se peut que l'échevin Schooley veuille répondre à ceux qui nous ont demandé si nous voulions utiliser le service d'autobus.

**M. McKinley:** Monsieur le président, j'aimerais simplement savoir si le service d'autobus, s'il était bien organisé, suffirait à la tâche.

**M. Schooley:** Je ne sais pas ce que vous entendez par un service d'autobus «bien organisé» car je ne crois pas que cela existe chez nous. Si oui, je ne l'ai jamais vu et je n'en ai jamais entendu parler.

Je suis un bon vieux cheminot, et j'éprouve la plus grande sympathie pour la direction du CN. Il me semble qu'il faudrait rétablir les trains de voyageurs. Il y a trop d'autobus, de camions et que sais-je sur nos grandes routes, et les gouvernements, provinciaux ou fédéral, ne construisent pas suffisamment de routes. Chaque jour, le nombre des véhicules en circulation s'accroît et il ne cessera pas de s'accroître. Je suis d'avis qu'il faudrait diminuer le nombre d'autobus à certains endroits et à la place, avoir recours à des trains de voyageurs qui seraient mis en service aux heures appropriées.

Vous vous rappellerez sans doute ces étudiants d'université qui avaient l'habitude de prendre le train pour Kincardine le vendredi soir pour revenir le dimanche soir, et que ces deux trains étaient toujours pleins à craquer. Je ne puis m'empêcher de me demander comment ces gens rentrent chez-eux maintenant. J'ai demandé à certains res-

## [Texte]

get home and their answer to me was no, that they did not care how they got home, whether or not they got home, or if they had to stay at school in Toronto over the weekends and did not make it home at all.

I say to you that passenger service is the answer.

**Mr. McKinley:** You are not saying that the passenger service we had before that was cut off is the answer but that the passenger service on the CNR, the CPR or whatever, has to be upgraded also. For instance, you mentioned times.

**Mr. Schooley:** Yes.

**Mr. McKinley:** A train going into Goderich and out an hour later the same day, with nothing back until the next day is not good for anyone planning a three-day trip to Toronto and, if we are going to have it, it has to be much different than that. Do you agree?

**Mr. Schooley:** I certainly agree with that, Mr. McKinley. In October 1957, I happened to be the engineer who took that night train into Goderich and brought it back out the same night, and that is when it was cut off. My opinion and that of all the unions, even our unions here today, still maintain the wrong train was cut off. The night train into Goderich and back out in the morning was the train that should have been kept on and running and I feel if the decision had been that way Goderich would still have passenger service.

**Mr. McKinley:** The employees of the CNR would have nothing to do with the cutting off of a particular train or any opportunity to make recommendations. I suppose that would be strictly a management decision.

**Mr. Schooley:** It was the management's decision but we did protest. We protested very strenuously to our members of Parliament and, through our unions, to the heads of the Canadian National Railway.

**Mr. McKinley:** This is called managerial progress. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McKinley. Mr. Saltzman is next.

**Mr. Saltzman:** Thank you, Mr. Chairman. I had considered perhaps not making an intervention but a suggestion that came from the alderman from Stratford has induced me to depart from my customary silence.

You made a very interesting comment about the need of getting rid of politics in this area of transportation. I would like to suggest to you, sir, that this is the whole problem with transportation—that we have, in fact, taken it out of politics. The whole purpose of the National Transportation Act was to remove the decision-making process from members of Parliament to an independent commission, the CTC.

I would like to suggest to you, through the Chairman, that that act has been a disaster, because the government in fact does not have to answer for its policies. It simply says a decision was made by the CTC. And they are an independent agency. There has been a growing trend, not only at the federal level but at the provincial and municipal levels, to establish these so-called independent com-

## [Interprétation]

pensables s'ils n'avaient jamais fait d'enquête pour savoir par quel moyen ces gens rentraient chez-eux. Il m'ont répondu que non, qu'ils se souciaient peu du moyen de transport utilisé, ou de savoir comment ils rentraient chez-eux, si oui ou non ils y parvenaient ou s'ils devaient passer la fin de semaine à Toronto, ou s'ils ne rentraient jamais chez-eux.

Je vous dis que le service-voyageurs est la réponse à tous ces problèmes.

**M. McKinley:** Vous ne voulez pas dire que le service-voyageurs que nous avions avant et qui a été supprimé soit la solution, mais qu'il faudrait que le service-voyageurs de CN, du CP ou de qui que se soit, soit amélioré quant aux horaires, par exemple?

**M. Schooley:** C'est exact.

**M. McKinley:** Mettons un train qui arrive à Goderich et en repart une heure plus tard pour ne revenir que le lendemain. Cela ne convient pas pour une personne qui projette de faire un voyage de trois jours à Toronto. Si nous devons établir un service-voyageurs, il faudra qu'il soit tout à fait autre. Êtes-vous d'accord?

**M. Schooley:** Je suis entièrement de votre avis, monsieur McKinley. En octobre 1957, j'étais le mécanicien de locomotive qui conduisait ce train du soir à Goderich et qui le ramenait le même soir, et c'est à ce moment que l'on a supprimé le service. À mon avis, et c'est ce que croient tous les syndicats et ceux qui sont présents ici aujourd'hui, on n'a pas supprimé le bon service. Il aurait fallu garder le train du soir qui allait à Goderich et en revenait le lendemain matin, et s'il en eût été ainsi, je crois que Goderich aurait toujours son service-voyageurs.

**M. McKinley:** Je crois savoir que les employés du CN n'ont rien à voir avec la suppression d'un service et qu'ils n'ont pas la moindre occasion de faire connaître leur opinion. Je suppose que seule la direction est en mesure de prendre une décision.

**M. Schooley:** C'est effectivement la direction qui a pris la décision, mais nous avons protesté très vigoureusement auprès de nos députés et, par la voie de nos syndicats, auprès de la direction du CN.

**M. McKinley:** C'est ce qu'on appelle la gestion progressiste.

Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McKinley. M. Saltzman a maintenant la parole.

**M. Saltzman:** Merci, monsieur le président. J'avais songé à ne pas parler, mais à la suite d'une proposition de l'échevin de Stratford, j'ai décidé de rompre mon silence habituel.

Vous avez fait une remarque fort intéressante sur la nécessité de se débarrasser de l'ingérence politique dans le domaine des transports. J'aimerais vous faire remarquer, monsieur, que tout le problème du transport découle justement du fait que nous nous soyons débarrassés de l'ingérence politique dans ce secteur. Le but premier de la Loi nationale sur les transports était d'enlever aux députés la prérogative de prendre des décisions et de la confier à un organisme indépendant, la Commission canadienne des transports.

J'aimerais de plus vous faire remarquer, avec la permission du président, que cette loi a mené à la catastrophe, parce que le gouvernement n'a pas à répondre de ses politiques. On dit seulement qu'une décision a été prise par la CCT, et que cette dernière est un organisme indé-



[Text]

missions that do not have to answer to the political process, that do not have to come up for election and account for their activities, and I think that that experiment has to be reversed. In fact, Mr. Chairman, we have to put politics back into the transportation business because no government would have dared do some of the things that they done recently if they had to be held accountable for their actions, and I would hope that one of the things that our Committee will recommend and our committee will look at very seriously is to give Parliament back the right to make decisions about transportation policy in Canada. Thank you.

• 1036

**The Vice-Chairman:** Mrs. McMillan.

**Mrs. McMillan:** Mr. Saltzman, I agree with you. I also feel that because this Committee is composed of elected officials that maybe we have a chance this time to get ahead. I am going to put the ball in your court and we will be looking for action and results.

**Mr. Saltzman:** I am very pleased that you have presented the challenge to us.

**Mrs. McMillan:** Because I feel that we have to answer to the people.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. Mr. Hales.

**Mr. Hales:** I neglected to ask one question, and I apologize, Mr. Chairman, of the Stratford officials. Either alderman might answer it. Apparently anybody that wants to go by train from this area to Toronto will have to motor into Stratford because the bus service does not seem to be adequate. Have you parking facilities at your CN station or close to the CN station where these people can park their cars either free of charge or for a very nominal charge, leave their cars, go to Toronto and come back and pick them up?

**Mr. Schooley:** There is a certain amount of free parking but it is of limited nature, and if a number of people came down from Goderich, Clinton, Seaford and Mitchell all on the same day they would have to park in one of the municipal parking lots uptown and where they could put enough money in to last from 9 a.m. to 6 p.m.

**Mr. Hales:** Approximately how many cars could park at the CN lot?

**Mr. Schooley:** Maybe 10 or 12 would be the total.

**Mr. Hales:** Has any survey been made concerning this? Are people doing this, motoring down here and then talking the train, or do you suppose they are motoring straight through to Toronto?

**Mr. Schooley:** I started to take a little survey once upon a time, but I gave it up. Last August I happened to be in the Alberta Room of the Royal York Hotel—I do not know whether you know where that is or not—attending a Safety Awards convention and the Hon. Charles McNaughton presented me with a safety award for the city of Stratford. The Mayor of Goderich was there and I asked him, "Harry, how did you get down?", and he said, "I drove. I did not have to leave so early in the morning and I am here on time." He would have had to leave Goderich, I would say, around 5.30 a.m. to catch the 6.45 a.m. train out of here, whereas he probably left Goderich at 9.30 a.m. and he was still at the Royal York Hotel in lots of time for the dinner and the awards.

[Interpretation]

pendant. De plus en plus, il y a eu tendance, non seulement à l'échelon fédéral, mais aussi aux échelons provincial et municipal, à créer ces prétendus «organismes indépendants» qui n'ont pas à répondre politiquement de leurs actes, à se présenter à l'élection, ni à rendre compte de leur activité, et je suis d'avis qu'une expérience devrait être tentée dans la direction opposée. En fait, monsieur le président, a politique doit reprendre son rôle dans les transports, car aucun gouvernement n'aurait osé agir comme il l'a fait dernièrement s'il avait dû rendre compte de sa conduite. J'espère que notre Comité étudiera sérieusement la question et recommandera qu'on redonne au Parlement

son droit de statuer sur la politique des transports au Canada. Je vous remercie.

**Le vice-président:** Madame McMillan.

**Mme McMillan:** Je suis de votre avis, monsieur Saltzman. Le comité étant formé de dignitaires élus, nous avons une chance de faire accepter nos propositions. Nous vous laissons carte blanche, mais nous attendrons les résultats.

**M. Saltzman:** Je suis heureux que vous nous ayez lancé le défi.

**Mme McMillan:** C'est que nous devons rendre compte à la population.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Monsieur Hales.

**M. Hales:** J'ai oublié de poser une question aux édiles de Stratford et je m'en excuse, monsieur le président. Je l'adresse à l'un ou l'autre des deux échevins. De toute évidence, un habitant de la région qui veut se rendre par train à Toronto devra d'abord venir jusqu'ici en voiture, car le service d'autobus est mauvais. Y a-t-il un parc de stationnement à la gare du CN ou dans les environs où ces gens peuvent stationner gratuitement ou à peu de frais leur voiture et la reprendre à leur retour?

**M. Schooley:** Notre aire de stationnement gratuit est assez restreinte. Si un nombre de personnes venaient toutes le même jour de Goderich, Clinton, Seaford et Mitchell, elles devraient laisser leurs voitures dans les parcs de stationnements municipaux en ville et pourraient y déposer suffisamment d'argent pour les y laisser de 9 à 6.

**M. Hales:** Combien de voitures contient le parc stationnement à la gare du CN?

**M. Schooley:** 10 ou 12 au maximum.

**M. Hales:** A-t-on fait une enquête à ce sujet? Que font les gens effectivement: se rendent-ils directement en voiture à Toronto ou la laissent-ils ici pour prendre le train?

**M. Schooley:** J'ai déjà tenté de faire une petite enquête à ce sujet, mais j'ai abandonné. En août dernier, j'assistais dans la salle Alberta de l'hôtel Royal York—je ne sais pas si vous avez une idée de l'endroit précis où cela se trouve—au congrès de remise des prix de sécurité; à cette occasion, l'honorable Charles McNaughton m'a offert un prix pour la ville de Stratford. Le maire de Goderich s'y trouvait et je lui ai demandé: «Harry, comment es-tu venu?» Et lui de me répondre: «En voiture. Je n'ai pas eu à partir tellement tôt et je suis arrivé à l'heure». Il lui aurait fallu partir de Goderich à environ 5 h 30 pour prendre le train de 6 h 45, alors que là, il est probablement parti vers 9 h 30 et est arrivé bien à temps pour le dîner et la remise des prix.

[Texte]

**Mrs. McMillan:** I would like to answer that it is maybe because Stratford, being a friendly city, the people who come down here know us and they put their cars in our driveway, this type of thing, and at the station, and there is a lot of this going on, but we do not want to encourage a lot of this parking down at the station, hoping that the service would have been put back or that there would have been adequate bus services as an alternative. We are not encouraging this.

**Mr. Hales:** Is there room to increase this parking facility?

**Mr. Schooley:** Not really.

**Mrs. McMillan:** Not at the present location, no.

**The Vice-Chairman:** Have you finished, Mr. Hales?

**Mr. Hales:** Yes. Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Monteith, any further questions?

**Mr. Monteith:** I do not think so at this stage, Mr. Chairman. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** This completes the city of Stratford's brief. I would like to take the opportunity to thank Alderman Betty McMillan and Alderman Basil Schooley for their presentations.

**Mrs. McMillan:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, on a point of order. I wonder if we could attach to the Committee's report a timetable of service in this area?

**The Vice-Chairman:** Are the members agreed on this suggestion?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Skoberg:** And the second point, Mr. Chairman, is have you had any response from the Province of Ontario on whether or not they are going to have someone before us either here or at our next sitting to answer the brief and ...

**The Vice-Chairman:** I have been informed by the observers that the province has stated that it wishes to have observers at the meeting, but nobody will answer questions at this time.

**Mr. Skoberg:** There will be nobody to answer questions in regard to the brief that is presented?

• 1041

**The Vice-Chairman:** That is right.

**Mr. Hales:** On a point of order.

**The Vice-Chairman:** Mr. Hales.

**Mr. Hales:** On Monday, we made a suggestion that a representative of the Canadian Transport Commission should be present at our meetings as a spectator and to answer questions if necessary. Could you advise whether they acknowledged our request?

[Interprétation]

**Mme McMillan:** Je dirai que Stratford étant une ville où l'on est bien gentil, nos connaissances viennent ici et stationnent dans nos passages de cour ou à la gare. Nous ne voulons pas qu'il y ait beaucoup de voitures stationnées à la gare. C'est que nous espérons voir le service rétabli ou remplacé par de bons autobus. Ce n'est pas une pratique que nous encourageons de toute façon.

**M. Hales:** Y a-t-il possibilité d'agrandir le parc de stationnement?

**M. Schooley:** Non, pas réellement.

**Mme McMillan:** Pas à l'endroit où il se trouve actuellement.

**Le vice-président:** Avez-vous terminé, monsieur Hales?

**M. Hales:** Oui, merci.

**Le vice-président:** D'autres questions, monsieur Monteith?

**M. Monteith:** Pas pour le moment, monsieur le président. Je vous remercie.

**Le vice-président:** C'est tout pour ce qui est du mémoire de la ville de Stratford. Je tiens à profiter de l'occasion pour remercier les échevins Betty McMillan et Basil Schooley de leurs exposés.

**Mme McMillan:** Merci, monsieur le président.

**M. Skoberg:** J'ai une proposition. Ne pourrait-on pas annexer un horaire du service dans la région au rapport du Comité?

**Le vice-président:** Ces messieurs en conviennent-ils?

**Des voix:** D'accord.

**M. Skoberg:** Deuxièmement, monsieur le président, la province d'Ontario a-t-elle confirmé ou non qu'elle enverrait un témoin pour répondre aux questions du comité sur l'exposé?

**Le vice-président:** On nous a dit que la province enverrait des observateurs, mais personne pour répondre à vos questions.

**M. Skoberg:** Personne ne répondra aux questions concernant l'exposé qui est présenté?

**Le vice-président:** C'est exact.

**M. Hales:** J'invoque le règlement.

**Le vice-président:** Monsieur Hales.

**M. Hales:** Mardi, nous avons suggéré qu'un représentant de la Commission canadienne des transports assiste à nos réunions à titre d'observateur et réponde aux questions éventuelles. Pourriez-vous nous dire si la Commission a donné suite à notre demande?



[Text]

**The Vice-Chairman:** They did, and I quote:

Your Telex just received. It is not possible to arrange for a representative of the Commission to attend public hearings of the parliamentary committee on May 30, 31 and June 1. In any event since the Canadian Transport Commission is a court of record of which the decisions are subject to appeal as provided in the law enacted by Parliament, it would not be proper for any representative of the Commission to reply to questions regarding decisions taken by the Commission or regarding applications before the Commission. Needless to say the proceedings of the Committee will be examined by the Commission with great care as soon as they become available.

J. W. Pickersgill

President

Canadian Transport Commission

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, I cannot accept that answer, as a member of the Committee. I believe that if they have the interest of the transportation of this part of the country at heart they could at least have had a person here to listen to the proceedings.

Granted, they can read them when they are finished but it is not the same as having them here. They certainly should have shown enough interest in the transportation problems to have a person here as they not only would have been able to see what these are but would have been able to see by the number of people present and the representation made here the great interest there is in the poor transportation in this part of the country.

I, for one, object strenuously to them not being present. I would forgive them for not answering questions if that would be their prerogative, I suppose, but they certainly should have come here.

**The Vice-Chairman:** Your objection will be noted.

**Mr. Skoberg:** One other point I would like to raise, if the Province of Ontario is not going to be present to answer questions, is with regard to the brief that was presented. On page two of the brief that was presented to us in London, they say that the Committee "further provided that this service would be reconsidered after a period of one year from the date of the order", which was September 30, 1970. To date, to our knowledge, no reconsideration has been made of this service.

If it is agreeable to the Committee, I would like to ask that we ask the commission whether or not there has been a reconsideration of the order that was issued on September 30, 1970. I believe these are the type of questions that we must know if we are going to be consistent with our hearings that are being conducted at this time.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, in connection with that same thing, if Mr. Skoberg will look, he will note that it is in connection with the Guelph-Toronto service that was maintained, that this one year stipulation was made. It was not with regard to the other six services that were removed; and this is the reason why one year has gone by and the service is still there.

They have not made any application or suggested that they are going to remove it; but it is in connection with that particular service that it was maintained. There was no stipulation anywhere that they were going to, in one year, review the Owen Sound, Southampton, Kincardine Goderich areas. I think that should be pointed out, Mr. Chairman.

[Interpretation]

**Le vice-président:** Oui, je cite:

Venons de recevoir votre Telex. Impossible d'envoyer un représentant de la Commission aux audiences publiques du comité parlementaire les 30, 31 mai et le 1<sup>er</sup> juin. De toute manière, comme la Commission canadienne des transports est un tribunal dont les décisions peuvent faire l'objet d'un appel en vertu de la loi du Parlement, il n'appartient pas à un de ses représentants de répondre à des questions relatives aux décisions de la Commission ou à des demandes qui lui ont été adressées. Il va sans dire que la Commission étudiera attentivement le compte rendu des séances du comité dès qu'elle le recevra.

J.-W. Pickersgill,

Président de la Commission

canadienne des transports

**M. Hales:** Monsieur le président, à titre de membre du Comité, je ne peux accepter cette réponse. Je crois que si la Commission avait à cœur l'intérêt des transports dans cette partie du pays, elle pourrait au moins déléguer quelqu'un pour assister aux séances.

Évidemment, ils pourront en lire le compte rendu, mais ce n'est pas la même chose que d'assister aux séances. La Commission aurait certainement dû se montrer assez attentive aux problèmes des transports pour envoyer un délégué qui, non seulement aurait pu se rendre compte de ces problèmes, mais juger par l'assistance nombreuse et les mémoires soumis, de l'intérêt que suscite la mauvaise situation des transports dans cette partie du pays.

Pour ma part, je m'élève vigoureusement contre l'absence d'un délégué de la Commission. Je comprendrais que le délégué refuse de répondre à des questions, c'est son droit, mais on aurait sûrement dû envoyer quelqu'un.

**Le vice-président:** On prendra note de votre objection.

**M. Skoberg:** Si aucun délégué de l'Ontario n'est présent pour répondre aux questions, j'aimerais soulever le problème du mémoire qui nous a été présenté à London. On dit à la deuxième page de ce mémoire que le Comité «a par la suite recommandé que ce service fasse l'objet d'un nouvel examen un an après la date du décret, c'est-à-dire le 30 septembre 1970. Jusqu'à maintenant, à notre connaissance, ce service n'a fait l'objet d'aucun examen.

Si le Comité est d'accord, j'aimerais qu'on demande à la Commission si on a reconsidéré la décision prise le 30 septembre 1970. Nous devons le savoir si nous voulons poursuivre ces audiences d'une façon logique.

**M. Howe:** Monsieur le président, à ce sujet, si M. Skoberg veut bien lire le mémoire, il remarquera que cette décision concernait le service entre Guelph et Toronto, et non les six autres services qui ont été supprimés. C'est pourquoi le service existe toujours après un an.

On n'a fait aucune demande ni annoncé qu'on supprimerait ce service. On n'a indiqué nulle part qu'on reconsidérerait les décisions prises pour Owen Sound, Southampton, Kincardine et Godrich au bout d'un an. Je crois qu'il faut le souligner, monsieur le président.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg, I believe that we will have the opportunity to invite the Government of Ontario to present their arguments when we get back to Ottawa. We will certainly extend them an invitation. Thank you very much.

At this time we would like to invite the City of Galt, represented by Mayor Gordon A. Rouse, Alderman William Barlow, Mr. Walter Elliott, a private citizen and Mrs. Fred George of the Senior Citizens' Club, to please come to the front.

I would like to say, at this time that the City of Guelph has presented their brief in both official languages, French and English, and this is the first brief we have had presented to us in this manner.

It is my understanding that Alderman William Barlow will present the brief and Mayor Gordon Rouse will be here to answer questions.

Mr. Barlow.

• 1046

**Alderman William Barlow (Galt):** Mr. Chairman and hon. members, it is a pleasure for us to attend this hearing today to present the views of the people from our area.

With us today, along with the mayor, we have Aldermen Walter Elliott, Dave Stuart, Ian Meikleham and our Clerk Co-ordinator, Mr. Harry Ritz. Also attending with us, are the following citizens and groups from our area represented by: Mr. Derrick Mills of the Galt and District Labour Council; Mrs. Adamson of the Business and Professional Women's Club; President Aubrey McCurdy, Vice-President Bert Boone and General Manager, Don Faichney, of the Chamber of Commerce; Mr. Vernon Copp, ex-member of Council and presently on our Transportation Commission; Mrs. McDonald and Mrs. George of the Golden Age Senior Citizens Club; Mr. Harry Lee of the School Commission and Bruce Murray, Economic Development Officer.

My name is Bill Barlow. I am an alderman of the City of Galt and I am chairman of our City Council Transportation Committee.

I am presenting this brief which may have been circulated. This submission is made on behalf of the approximately 70,000 people of Galt and immediate districts who have been deprived of satisfactory public transportation service to points east and west of the area. Since 1879 Galt and district municipalities have enjoyed good passenger rail service to London and Toronto. This service diminished during the nineteen-sixties because of inconvenient schedules and a reduction in the number of trains per day. Concurrent with this increased inconvenience, the railroad reduced the "on train" service such as light refreshments etc., finally abandoning them entirely along with their train service about July 1, 1971.

Going back in history, a bonus of \$110,000 was made available to the Credit Valley Railroad as an aid to extend their service westerly through the Galt-North Dumfries area. The Credit Valley Railroad was the predecessor of the CPR. This was accomplished by the passing in 1874 of by-law 238 of the Town of Galt, ratified by a vote of the ratepayers in the Town of Galt and the Township of North Dumfries. I have here a handwritten copy of that by-law; it is a photocopy of the original 1874 by-law.

**Mr. Whicher:** Do you have a copy of the railway agreement, what they promised in return?

[Interprétation]

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg, j'aurai l'occasion d'inviter le gouvernement de l'Ontario à venir nous exposer sa position lorsque nous serons de retour à Ottawa. Nous lui enverrons sûrement une invitation. Merci beaucoup.

Nous aimerions maintenant inviter les représentants de la ville de Galt, le maire Gordon A. Rouse, l'échevin William Barlow, un citoyen, M. Walter Elliott, et Mme Fred George du Senior Citizen's Club, à prendre la parole.

J'aimerais souligner que la ville de Guelph nous a présenté son mémoire dans les deux langues officielles, le français et l'anglais, et que c'est le premier mémoire qui nous a été présenté de cette manière.

Je crois que M. William Barlow présentera le mémoire et que M. Gordon Rouse répondra aux questions.

M. Barlow.

**Le conseiller William Barlow (Galt):** Monsieur le président, messieurs, nous avons le plaisir de vous faire part aujourd'hui du point de vue de notre population.

M'accompagnent aujourd'hui, en plus du maire de la municipalité, les conseillers Walter Elliott, Dave Stuart et Ian Meikleham; notre greffier coordonnateur, M. Harry Ritz. Des représentants d'organismes locaux sont aussi présents, dont M. Derrick Mills du Conseil syndical de Galt et du district; Mme Adamson du Club des femmes d'affaires et professionnelles; le président Aubrey McCurdy, le vice-président Bert Boone et le directeur général Don Faichney de la Chambre de commerce; M. Vernon Copp, ex-conseiller municipal et actuellement membre de notre commission des transports; Mme McDonald et George du Club des citoyens de l'âge d'or; M. Harry Lee de la commission scolaire et M. Bruce Murray, agent d'expansion économique.

Je m'appelle Bill Barlow. Je suis conseiller municipal de la ville de Galt et président du Comité des transport du conseil municipal.

Vous avez peut-être déjà pris connaissance du mémoire. Cet exposé est présenté au nom des quelque 70,000 habitants de Galt et des environs qui ont été privés de transports publics convenables vers l'Est et vers l'Ouest. Depuis 1879, Galt et les municipalités environnantes ont joui de bonnes liaisons ferroviaires avec London et Toronto. Durant les années 1960, ces liaisons diminuèrent à cause des horaires peu pratiques et du manque de trains. Parallèlement à ces inconvénients grandissants, la société de chemin de fer a réduit les services à bord du train pour les abandonner complètement en même temps que toutes liaisons ferroviaires le 1er juillet 1971.

Faisons un peu d'histoire. On a accordé à Credit Valley Railroad, prédécesseur du CP, une subvention de \$110,000 afin de prolonger la ligne en direction de l'Ouest pour desservir la région de Galt et de North Dumfries. Tout ceci a été accompli en adoptant le règlement municipal 238 de la ville de Galt, suivi d'un vote des contribuables de Galt et du canton de North Dumfries. J'ai en main un photocopye du manuscrit de ce règlement municipal adopté en 1874.

**M. Whicher:** Avez-vous une copie de l'entente signée avec la compagnie de chemin de fer, des conditions qu'elle a acceptées?



## [Text]

**Mr. Barlow:** We could not find that. We looked for it but could not find it.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** I wonder if the Committee would like to have this appended.

**Mr. Barlow:** We feel the railroad has a continuing responsibility to the citizens of this area.

## NEED

## 1. The need is substantiated by:

(a) Past experience, with convenient schedules offered and reasonable material comforts available indicated a need which the railroad could have strengthened significantly by their efforts, had they wished to do so.

(b) By the general reaction to the discontinuance of passenger rail service to Galt and districts—over 225 individual responses from interested parties and groups including the Galt and district Labour Council and the Royal Canadian Legion, and petitions signed by 3,800 people. The Mayor has these petitions and responses with him today.

The bus connections with rail transport in Kitchener and Brantford, the only two close-by municipalities offering passenger rail service to Toronto and London are completely ineffective. Buses operate completely independent of rail schedules and do not make connections with CNR passenger service either in Brantford or in Kitchener or in Guelph, which of course is on the same line, with resultant journeys being considerably lengthy in waits for trains and unnecessary mileage travelled. Return bus service to Toronto and London is not always adequate. I have here bus schedules and train schedules along with a few notes and examples of how long it does, in fact, take to make a trip. We can go into this later, if you wish.

• 1051

The City of Galt is prepared to subsidize local bus service to make connections with all passenger trains. The City of Galt is committed to a grade separation project on Dundas Street at Highway 8, and with the CPR, at an estimated cost of \$3,023,000. This will vastly improve the rail freight operations in Galt as well as improve the flow of vehicular traffic.

From the above, it has been established that rail and alternate passenger service between the Galt district, and particularly to Toronto and London, is completely inadequate. Drivers of passenger cars experience increasingly difficult traffic situations, and indeed contribute to them. We feel that costs involved for expanding highway construction and maintenance will be much greater than subsidies to increase rail service to move people to and from this area, notwithstanding the ancillary reduction in pollution.

Under recommendations, it has been stated that the Budd Dayliner service between Galt and Toronto was considered by the CPR to be an economical means of transportation, with several trains a day scheduled. We would therefore recommend the following:

No. 1, that the possibility of the re-introduction of the Budd Dayliner or similar service, providing a minimum of two trains a day to Galt, to and from each direction, should be seriously considered. Kitchener, as I understand, has three trains a day, and Brantford has six trains

## [Interpretation]

**M. Barlow:** Malheureusement, nos recherches en vue de retrouver ce document n'ont pas donné de résultat.

**Le président suppléant (M. McNulty):** Le Comité serait peut-être d'accord pour qu'on l'annexe au compte rendu.

**M. Barlow:** Nous croyons que le chemin de fer a une responsabilité permanente envers les citoyens de la région.

## LES BESOINS

## Le bien-fondé des besoins s'établit comme suit:

a) Lorsque par le passé on offrait des horaires opportuns et des services raisonnables, on pouvait se rendre compte de la nécessité des communications ferroviaires. La société du chemin de fer aurait pu, si elle l'avait voulu, améliorer ses services et répondre aux besoins de la population.

b) La réaction générale à l'interruption des communications ferroviaires pour la région de Galt se manifesta par des pétitions rassemblant les signatures de 3,800 habitants de Galt et des environs, et par les protestations de plus de 225 organismes dont le conseil syndical de Galt et de la région, et la Légion canadienne.

Les autobus qui effectuent le parcours vers les points de départ des trains, soit Kitchener et Brantford (les seules municipalités offrant actuellement des communications ferroviaires avec Toronto et London) ne fournissent pas de liaisons adéquates. Le réseau des autobus étant autonome n'offre pas de correspondance à l'horaire des arrivées et des départs du CN à Brantford ou à Kitchener. De ce fait, les déplacements sont de beaucoup plus longs à cause des heures d'attente et des distances inutiles à parcourir. Il faut souligner aussi que la correspondance de retour n'est pas toujours adéquate. J'ai ici les horaires d'autobus et de trains, quelques notes et quelques exemples de la durée du trajet. Nous pouvons en parler un peu plus tard si vous le désirez.

La ville de Galt est disposée à subventionner un service local d'autobus pour les correspondances avec tous les trains de voyageurs. La ville de Galt participe à un projet d'intersection avec le CP qui retiendra à \$3,023,000 environ, au croisement de la rue Dundas et de la Route 8. Le transport des marchandises par chemin de fer jusqu'à Galt de même que la circulation routière s'en trouveront grandement améliorés.

D'après ce qui précède, on s'est rendu compte que les services-voyageurs et les autres transports entre le district de Galt et surtout à destination de Toronto et de London sont tout à fait insuffisants. La circulation est de plus en plus difficile. Nous avons l'impression que l'amélioration et l'entretien des autoroutes coûtera beaucoup plus cher. Il nous faudrait des subventions pour améliorer le transport des voyageurs par chemin de fer dans cette région, sans parler de la réduction de la pollution.

D'après les recommandations, le CP considère que pour les liaisons ferroviaires entre Galt et Toronto des trains du type Budd Dayliner seraient beaucoup plus rentables s'il y avait plusieurs trains par jour. Nous recommandons par conséquent ce qui suit:

1. Qu'on étudie la possibilité de retour aux trains Budd Dayliner ou à un service similaire qui assurerait à Galt une liaison ferroviaire aller et retour au moyen d'un minimum de deux trains quotidiens sept jours par semaine. Je sais que Kitchener a trois trains par jour et Brantford, six

## [Texte]

a day, going both ways, and recommendations should be made to this effect on a seven-day-a-week schedule.

No. 2, that if subsidies are required to provide this service in an approach to alleviating increasingly heavy road traffic demands, this be so recommended to the appropriate authorities. Perhaps a cost-sharing deal between provincial and federal jurisdictions could be worked out.

It has become evident that the CPR is following a policy of neglect, reduction and abandonment of most of their passenger lines, to concentrate better on the hauling of freight. The CN, on the other hand—and this is perhaps a little bit of a pat on the back for the CN because we are not directly involved with them—with some government urging and assistance have expanded some of their passenger services. This has resulted in a significant disadvantage to communities such as Galt, previously served only by CP passenger service. It then becomes evident that some track interchange arrangement could be made to allow CN passenger trains to travel on CP rails to provide the service we need and that we now request.

Mr. Chairman, with your permission, Mayor Rouse would like to make a few observations and remarks which he has with him, and possibly some other members of our delegation would care to remark and make proposals at the same time very briefly.

**The Vice-Chairman:** Thank you. Mayor Rouse.

**Mr. Gordon S. Rouse (Mayor, City of Galt):** Mr. Chairman, members of the Standing Committee on Transport and Communications, and ladies and gentlemen, I have data that is pertinent to the brief of the City of Galt that has been presented by the City of Galt today. Having attended the meeting in London, I would like to ask the Chairman if he would consider having the men to whom we are talking stand up and introduce themselves so that we know who we are talking to, and so that the rest of the people in the room will also know. Could this be done, sir?

**The Vice-Chairman:** Yes, sir.

**Mr. Rouse:** Would you gentlemen start on this side?

**Mr. Noble:** Percy Noble, member of Parliament for Grey-Simcoe.

**Mr. Monteith:** J. W. Monteith, Perth-Wilmot.

**Mr. Howe:** Marvin Howe from Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo.

**Mr. Hales:** Alf Hales from Guelph, Wellington riding.

**Mr. Rock:** Raymond Rock, Lachine, Quebec.

**Mr. McNulty:** Jim McNulty, St. Catharines.

**Mr. Whicher:** Ross Whicher of Bruce.

**Mr. McKinley:** Bob McKinley of the County of Huron.

**Mr. Saltsman:** Max Saltsman of Waterloo.

**Mr. Skoberg:** John Skoberg, Moose Jaw.

• 1056

**Mr. Rouse:** Thank you gentlemen and Mr. Chairman. We people here today represent Galt and area, a community with upwards of 70,000 people. This is made up of 38,000 from Galt, 16,300 from Preston, 6,700 from Hespler and the villages surrounding Galt and the rural area.

I have letters and petitions in support of the return of passenger service on the CPR to Galt and district. It is plainly ridiculous that a city the size of Galt, along with her neighbours, should be without passenger service. I just

## [Interprétation]

trains dans les deux sens, et il faudrait recommander le service de sept jours par semaine.

2. Pour essayer d'alléger la densité toujours croissante de la circulation routière, on recommande de présenter une demande de subventions aux autorités responsables pour fournir le service ferroviaire nécessaire. On pourra envisager un partage des coûts entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral.

Il ne fait aucun doute que le CP néglige et abandonne la plupart de ses trains de voyageurs afin de concentrer ses effectifs au transport des marchandises. A l'inverse, le CN—c'est peut-être un petit mot d'encouragement pour le CN, car nous ne sommes pas directement impliqués dans leur cas—avec l'encouragement et l'appui du gouvernement a augmenté l'importance de son réseau de trains de voyageurs. Les dispositions prises par le CP ont placé les villes comme Galt, précédemment desservies par le CP, dans une situation défavorable. Il devient donc d'une importance primordiale qu'une entente soit conclue entre les deux grandes entreprises ferroviaires, entente qui permettrait aux trains de voyageurs du CN d'emprunter les voies ferrées du CP afin de desservir convenablement les habitants de Galt et de la région.

Monsieur le président, M. Rouse aimerait faire quelques observations. Certains autres membres de notre délégation aimeraient exposer brièvement leurs opinions ou émettre des propositions.

**Le vice-président:** Je vous remercie. Monsieur le maire.

**M. Gordon S. Rouse (maire de Galt):** Monsieur le président, mesdames et messieurs. J'ai ici un certain nombre de données relatives au mémoire présenté par la ville de Galt aujourd'hui. Comme j'ai déjà assisté à la réunion de London, j'aimerais demander au président si les personnes à qui nous nous adressons ne pourraient pas se lever et se présenter afin que nous puissions savoir à qui nous parlons et que les gens dans l'assistance le sachent également. Est-ce possible, monsieur?

**Le vice-président:** Oui, monsieur le maire.

**M. Rouse:** Si vous voulez bien commencer messieurs.

**M. Noble:** Percy Noble, député de Grey-Simcoe.

**M. Monteith:** J. W. Monteith, député de Perth-Wilmot.

**M. Howe:** Marvin Howe de Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo.

**M. Hales:** Alf Hales de Guelph, circonscription de Wellington.

**M. Rock:** Raymond Rock, Lachine, Québec.

**M. McNulty:** Jim McNulty, de St. Catharines.

**M. Whicher:** Ross Whicher, de Bruce.

**M. McKinley:** Bob McKinley, du comté de Huron.

**M. Saltsman:** Max Saltsman, de Waterloo.

**M. Skoberg:** John Skoberg, de Moose Jaw.

**M. Rouse:** Merci messieurs, merci monsieur le président. Nous représentons Galt et la région, soit une collectivité de plus de 70,000 personnes dont 38,000 de Galt, 16,300 de Preston et 6,700 de Hespler et des villages environnants.

J'ai reçu des lettres et des pétitions demandant le rétablissement du service-voyageurs du CP à destination de Galt et du district. Il est ridicule qu'une ville comme Galt et ses voisines restent sans service-voyageurs. Je me demande à quoi pensent le CP et la Commission des trans-



## [Text]

wonder sometimes who the CPR and the Transport Commission think we are. These same governments subsidize many other things that are not as important to this country and to this area as good rail passenger service for our people. Who knows, it might come in very handy in the next federal election.

The rails are there; let us use them for the people who through heavy taxation, are in fact, subsidizing the CNR in other communities both south and north of Galt. We are straddled on either side by rail passenger service, designed for those areas, and it is not readily convenient and is hard to get to by unreliable bus service and it is a time-wasting exercise. We should not have to be inconvenienced and shifted hither and yon when we have CPR lines running right through the heart of our area.

Rail passenger service is the only way to be sure of time schedules, regardless of weather and traffic conditions. I have letters supporting these views. Many people report taking four to five hours getting to Toronto, or London to Galt, or return, due to bad bus and train connections in various cities where the CNR operates.

After 112 years of excellent service by CPR for the people from Windsor, London, Galt to Toronto Montreal and beyond, now find themselves in the ridiculous position as the only city of our size in Western Ontario with absolutely no passenger rail service. This condition is untenable and needs correcting now.

Let us not be denied our rights; the CPR is abdicating their responsibilities to over 75,000 people in the area. All they have to do is run the trains on a proper, useful schedule, update their accommodations, like the CN has done at the peoples' expense, and the service will be patronized beyond their fondest hopes.

Now is the time that they should be promoting full passenger service. Our population is increasing rapidly; highways are overcrowded and dangerous. Just watch the statistics of deaths on our highways on weekends, due, I suggest, to the lack of good rail service that was our given right when railways got their charters.

Municipalities have to put up with the constant roaring of fast freights passing through the heart of all our communities, where the CPR wanted, and were allowed, to place their tracks years ago, in return for passenger service, mail and express service, to serve all phases of the public needs in transportation.

They claim they are losing money. It is no wonder with the poor accommodations and poor services offered to the prospective travellers, but the CPR spend millions of dollars updating their hotels, airplanes, even freight trains, and of late are into expensive real estate deals across the country. They appear to have plenty of money for everything but passenger service. This must be changed, by co-operation with the CPR, the federal and the provincial governments. I suggest the sooner this is done, the better.

Railways in other areas are being patronized extensively; a trip to the Brantford or Kitchener stations of the CN will bear this out, when you observe four to six trains serving these areas, also subsidized by the people in our area. May I suggest a less number of trains on those rails and the resultant subsidy saving be given to the CPR to have some passenger trains on their rails; after all, fair is fair.

Toronto, Ottawa, Montreal and Niagara are all tourist centres with great hotel accommodations, theatres, recreation on a larger scale, sight-seeing, etc., and passenger service is essential to the life-blood of these areas with

## [Interpretation]

ports. Ces organismes subventionnent bien d'autres choses moins importantes; un service-voyageurs dans cette région revêt la plus grande importance et pourrait servir au cours de la prochaine élection fédérale; sait-on jamais?

Les rails sont là; faisons-en profiter les gens qui paient de lourds impôts et en fait subventionnent le CN dans d'autres communautés, tant au sud qu'au nord de Galt. Des trains de voyageurs sillonnent notre région de chaque côté; et il n'est pas facile de se rendre chez nous par autobus; ils ne sont pas ponctuels et c'est long. Cela ne devrait pas être le cas lorsqu'une voie du CP traverse le cœur de la région.

Le service-voyageurs constitue la seule façon de se rendre à temps quelque part, quelles que soient les conditions climatiques ou de circulation. Les gens mettent quatre à cinq heures pour se rendre à Toronto ou de London à Galt ou vice versa, du fait des difficultés de correspondance entre les autobus et les trains dans les diverses villes où passe le CN.

Après cent douze ans d'excellent service rendu par le CP aux gens de Windsor, London, Galt qui voulaient se rendre à Toronto, Montréal et plus loin, ceux-ci se trouvent privés de service et c'est la seule ville de cette importance dans l'ouest de l'Ontario qui ne dispose d'aucun service-voyageurs. Par conséquent la situation est intolérable.

Donc, n'abandonnons pas nos droits; le CP abdique ses responsabilités devant 75,000 personnes de la région. Or, tout ce qu'ils ont à faire, c'est d'exploiter des trains d'une façon régulière, de relever leurs finances comme le CN l'a fait, à la charge du contribuable.

Il est temps de nous fournir un service-voyageurs convenable. Notre population s'accroît rapidement; les routes sont encombrées; vous n'avez qu'à examiner la liste des morts en fin de semaine. Ceci est dû au fait que nous n'avons pas de bons services ferroviaires, ce qui pourtant était notre droit au moment où les chemins de fer se sont vus conférer leurs chartes.

Les villes doivent maintenant supporter ce bruyant trafic de poids lourds qui les traversent alors que c'était au CP que devait revenir ce travail, puisque les rails sont là pour ça depuis le début.

On dit que les chemins de fer sont déficitaires, mais ce n'est pas étonnant vu les mauvais services rendus aux voyageurs éventuels. Or, le CP a dépensé des millions de dollars pour moderniser ses hôtels, ses avions, et même ses trains de marchandises; il s'occupe depuis peu d'importantes affaires immobilières. Il semble qu'il y ait de l'argent pour tout sauf les voyageurs. Nous préconisons que le plus vite possible le CP, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux s'entendent pour améliorer cette situation.

Dans d'autres régions, les chemins de fer sont subventionnés, vous n'avez qu'à voir ce qui se passe entre Brantford ou Kitchener pour le CN. Il y a six trains qui desservent ces régions. On pourrait peut-être réduire la subvention et fournir cette différence au CP; après tout, ce ne serait que justice.

Toronto, Ottawa, Montréal et Niagara sont tous des centres touristiques possédant un grand nombre d'hôtels, de cinémas, de théâtres, de sites touristiques et le service-voyageurs est vital dans ces régions où l'on trouve tous ces centres de congrès et centres culturels tels que *O'Keefe Centre*, *Ontario Place*, *le Science Centre*, *le Royal Ontario Museum*, et *le Royal Alexander Theatre*.

On nous apprend que le Royal York Hotel du CP affecte 50 millions de dollars à la rénovation de son établissement

## [Texte]

their large hotels and convention centres and cultural centres such as the O'Keefe Centre, Ontario Place, the Science Centre, the Royal Ontario Museum and the Royal Alexander Theatre.

• 1101

The CPR's Royal York Hotel are reported to be spending \$50 million to update this hotel so that they can compete with other major new hotels being built in Toronto now, in order to get their fair share of this lucrative trade.

Galt, Preston, Hespeler and area (the Golden Triangle) need passenger service restored on the CPR. Our industries do more than their share in supporting the freight service of the CPR and the hotel and air service of the CPR.

Ontario is far past the point where its citizens can allow governments to spend billions of dollars on more and more super highways or expand present super highways across this province, using up valuable farm lands and fruit belt areas, adding to the heavy toll of lives on the highways, more pollution from millions of cars and great, expensive overpasses and grade separations in hundreds of towns and cities throughout the province.

Our hundreds of young university students need train service—Galt to London; Galt to Toronto or Hamilton, Kingston, Ottawa and Montreal, etc., to universities. These people need to get home frequently to be with their parents on weekends, and need reliable fast service provided back to their schools again. Student nurses from many areas away from Galt need rail service to visit their people on weekends.

The Galt, Preston, Hespeler area has suffered very poor rail and express service since the passenger service was discontinued. Let the CPR really give it an honest and wholehearted try and they will be surprised as to how they can build up again their position in regaining the moving of people. People are the greatest asset to their railway system and hotel patronage.

Rail passenger service is the safest and surest and cheapest way to travel in a country the size of Canada, with its ever-increasing population. If ever a country needed this service reinstated—it is now! The CPR are depreciating the service right at the time when they should be doing everything to update and improve their position in travel.

At the same time, Galt and area are being discriminated against by the same government that subsidizes the CNR with our tax dollars.

Mass transportation is essential public service, not a money-making enterprise. Public transportation must be provided and made attractive, even at the expense of government subsidies.

As for the CPR, I suggest that their supposed padded deficit for passenger service is more than offset from profits of hotel operations, large conventions, air transportation and freight haulage as well as other facilities in the company.

Does the CPR have any hotels that do not pay? If so, what happens to them? Have any been closed down? I really do not expect they have. How do the people who make the large hotels pay get to them? By train, car, bus or plane? I suggest that many use CPR rail and plane, and more would use the rail if it was available on proper

## [Interprétation]

afin de pouvoir faire concurrence aux grands hôtels de Toronto actuellement en construction et profiter ainsi de cette industrie très lucrative.

C'est ainsi qu'il faudra remettre en service les trains de passagers de Galt, Preston, Hespeler et de la région envi-

ronnante. On constate, en effet, que nos industries font plus que leur part pour maintenir les services de fret, les services aériens et les hôtels du Canadian Pacifique.

L'Ontario a dépassé le stade où ses citoyens peuvent permettre au gouvernement de dépenser des milliards de dollars en super-autoroutes, ou poursuivre la construction de celles qui existent dans la province. En plus du lourd tribut qu'on doit payer en vies humaines à ces autoroutes et de la pollution que causent les voitures, elles gaspillent les terres arables et les régions fruitières. L'époque des viaducs dispendieux et des enjambements autour des villes est révolue.

Que ce soit de Galt à London, de Galt à Hamilton ou à Toronto, ou de Ottawa à Montréal, nos jeunes universitaires ont de plus en plus besoin du train pour se rendre à leurs universités. En effet, ces gens se rendent en fin de semaine chez leurs parents et ils leur faut un service rapide. Il en est de même pour les jeunes infirmières de la région de Galt.

Les services de transport par voie ferrée dans les régions de Galt, Preston, Hespeler sont médiocres depuis que le service de passagers a été supprimé. Aussi, laissons au Canadien Pacifique la possibilité de se mettre à l'œuvre et vous verrez que dans peu de temps, ils regagneront la confiance des gens dans le domaine du transport collectif; il ne faut pas oublier que les passagers sont la meilleure source de revenu pour leur réseau ferroviaire et leurs hôtels.

Dans un pays d'une si grande étendue et avec une population qui croît rapidement, le train est le mode de transport le plus sûr et le moins coûteux qui soit au Canada. C'est maintenant qu'il nous faut le remettre sur pied. On ne peut que déplorer que le Canadien Pacifique soit obligé de réduire ses services dans ce domaine alors qu'il faudrait les améliorer et les élargir.

De plus, la région de Galt est la victime des politiques discriminatoires de ce même gouvernement qui subventionne le Canadien national avec l'argent de nos impôts.

Les transports en commun sont des services essentiels qu'on se doit d'offrir au public, ce ne sont pas des entreprises à but lucratif; ainsi, il faut que le plus grand nombre de gens puissent en profiter et il faut les rendre aussi attrayants que possible, cela même au dépens des subsides gouvernementaux.

En ce qui concerne le CP, je crois que les prétendus déficits du service-passagers sont largement compensés par les profits qu'il réalise grâce à ses hôtels, congrès, lignes aériennes, fret et autres services du même genre.

Est-ce que le Canadien Pacifique entretient des hôtels qui ne rapportent pas? Que se passe-t-il dans ce cas-là? Est-ce qu'on a dû fermer quelques-uns de ces hôtels? Je ne crois qu'on ait dû le faire, cependant, demandons-nous un instant comment les gens font pour se rendre à ces hôtels qui sont les sources de revenu de cette société, se servent-ils du train, de l'avion ou de l'autobus? Je crois qu'un bon nombre d'entre eux empruntent l'avion ou le train et ils feraient un plus grand usage du train si les services étaient



**[Text]**

schedules and with updated accommodations. I can quote from experience if necessary.

In retail business all phases of department store operations do not pay their own way but are only a service to the public and may be necessary to bring traffic to a store.

Railways are no different and have the same conditions, the over-all profit from all operations of their business. Hotel, freight, express, air travel, telecommunications also help to round out the service to the public. The final over-all profit from their entire operations is all that really counts. The service angle to the people is the compensating feature.

In retail chains they have some stores that do not pay and hold up their end of the business due to conditions and locations, but they are carried by the others who do, in the interests of customer service, again which is their main concern in that particular area.

The CPR and CNR should remember that it was the people who gave them their start years ago and supported them to the position where they expanded into many areas of transportation and other commercial ventures. They built luxurious hotels and holiday resorts like Banff, Jasper, Minaki and many others in various lands.

• 1106

CPAair is also a major air carrier of people and freight. Mass movement of large cargoes by train and boat has been continually updated to the present day needs. More recently land speculation and real estate development is financed by CPR profits. CPR has many irons in the fire in their huge company. Their only failure is the lack of concern for the people who need first-class rail-passenger service. Who will use it besides regular business people? Labour groups, ethnic groups, church groups, womens' clubs, mens' sport clubs, various service clubs, senior citizens groups, veterans, students, nurses in training, retired persons, girls from the large Ontario training school in Galt and many more.

One thing I have learned recently was that many people did not get concerned at the time of the Scarborough hearing because they did not believe the CPR could be so miserly that they actually would cut off the service. It is a different ball game this time.

Come on, Canadian Pacific. I never expected to see or hear of the day that the giant of the transportation industry would become afraid and bow to competition. People do matter more than profits. Let us have the rail passenger service put back on the rails as quickly as possible.

Now, I have a lot of letters here that are pertinent from individuals and from the labour group if you would permit me to read a few of them.

**The Vice-Chairman:** If you present them to us we will have them appended to the proceedings of the day.

**Mr. Rouse:** These letters are just a few of the letters that I have received recently. In Scarborough I presented 138 letters, and it is amazing to me that we sit around this table talking about rail passenger service and what was done at other hearings. Yet with the information that was given at Scarborough we have never heard anything but the fact that when the committees sat there, task forces and study committees were formed and that is the last we ever heard of them. We never got any reports from the task force; we never got any reports from the study committees. The thing just up and died a natural death. This part I do not like to be allowed to go on. Those are individual letters, sir.

**[Interpretation]**

satisfaisants, les horaires respectés et le matériel plus moderne. Je peux donner quelques exemples, si vous voulez.

Dans le domaine du commerce de détail, le transport n'est pas rentable; en fait, il est déficitaire mais il faut le conserver pour servir le public et livrer les magasins.

Les chemins de fer ne diffèrent pas des autres entreprises, ils sont soumis au mêmes conditions; par exemple, l'ensemble des bénéfices réalisés sur toutes les opérations, que ce soit les hôtels, le fret, l'express, les voyages aériens ou les télécommunications, compensent les services publics. Comme toutes les entreprises, c'est le total des bénéfices qui compte et l'équilibre est rétabli par le côté utile de l'entreprise.

Dans le domaine des magasins à succursales multiples, les Canadien Pacifique en conserve certains qui, vu les conditions et le lieu où ils se trouvent, travaillent à perte; cependant, ces pertes sont compensées par le bénéfice des autres magasins. Là encore, le Canadien Pacifique maintient ces services dans l'intérêt du client.

Le Canadien Pacifique et le Canadien National ne doivent pas oublier que c'est la population qui les a aidés dans leurs débuts; c'est grâce à elle s'ils ont pu accroître

leurs revenus et étendre leurs services aux régions éloignées, et c'est encore elle qui leur a permis de se lancer dans toute sorte d'entreprises comme les hôtels luxueux de Banff, de Jasper ou de Minaki.

Les lignes aériennes du CP sont aussi très importantes pour le transport des passagers et des marchandises. On transporte chaque jour d'importantes cargaisons par train et par bateau. De plus, le CP finance les spéculations de terrains et le développement des propriétés immobilières. Le CPR a plus d'une corde à son arc. Malheureusement, ils ne se préoccupent pas suffisamment de ceux qui ont besoin d'un service de première classe. Qui s'en servira à part les hommes d'affaires? Les ouvriers, les groupes ethniques, les groupes religieux, les associations féminines, les clubs sportifs, les personnes âgées, les anciens combattants, les étudiants les infirmières en stage de formation, les retraités, les jeunes filles des grandes écoles de formation de Galt, et bien d'autres.

Récemment, j'ai appris que plusieurs personnes ne croyaient pas, lors de la séance de Scarborough, que le CP allait abandonner son service.

Allez le Canadien pacifique! Je n'aurais jamais cru voir un jour ce géant s'effacer devant la concurrence. Redonnez-nous le service-passagers le plus tôt possible.

J'ai ici quelques lettres que m'ont fait parvenir les ouvriers. Si vous le permettez, je vous en lirai quelques-unes.

**Le vice-président:** si vous les lisez, nous les inscrirons au procès-verbal.

**M. Rouse:** Ces lettres ne sont que quelques unes parmi celles que j'ai reçues récemment. J'en ai présenté 138 à Scarborough, et je n'en reviens pas de voir qu'ici l'on discute du service-passagers et de ce qui s'est fait aux réunions précédentes. A Scarborough, nous avons entendu dire tout simplement que les comités avaient créé d'autres comités d'étude, un point, c'est tout. Nous n'en avons jamais reçu de compte rendu. Je ne suis pas du tout d'accord avec cette façon d'agir. Voici les lettres, monsieur.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Would the Committee agree that they be presented as an exhibit?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Rouse:** Now, these are more letters; they go with that pack.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Rouse:** I have here petitions from citizens of Galt. There are hundreds and hundreds of names on these; they are all legitimate.

**The Vice-Chairman:** Is it the wish of the Committee that they be presented as an exhibit?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Rouse:** In this package here I have before me the ads that were run in our papers; people read them and sent them in.

**Mr. Howe:** On a point of order, Mr. Chairman. I made a suggestion to the alderman from Stratford that the government made the final decision in connection with these things and that letters such as this should go directly to the Minister of Transport or the Prime Minister of Canada. If they are put in here as an exhibit they become lost in the dust and the grime that goes on down there in Ottawa. Somebody said we should not be political; I do not give a damn whether I am political or not, I want to get something done. I think a direct approach by all the individuals, Mr. Chairman, to the Government of Canada rather than through this Committee, will get some action. This Committee has to write a report when it gets back and the exhibits may get lost in the library someplace. But if you send them directly to the Prime Minister and his Minister of Transport, then we will get some action.

**Mr. Rouse:** Well, sir, I would be very glad to send them directly because I would hate to think these letters and these petitions, on which there has been a lot of work put into, would be lost anyplace. As I said, I have never heard anything about the letters that I presented at Scarborough and I wonder where they got to.

• 1111

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Mayor. Is it the wish of the Committee that these be sent to the Prime Minister's office or to the Minister of Transport, or do you want the Mayor of Galt to send them direct?

**Mr. Saltzman:** I think the Committee should be prepared to send them on behalf of the City of Galt.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Saltzman.

**Mr. Rouse:** There you are, sir.

**The Vice-Chairman:** Another exhibit.

**Mr. Rouse:** I have a letter here from Gore Mutual Insurance Co. This happens to be part of their petition, on which there were 102 names.

This is a picture taken just a few days before the CPR closed off their service through our city. We have no passenger service whatever in the City of Galt.

Gore Mutual Insurance Co. were sending a few men down to Toronto on business to one of their offices, and when they got to the station all these people were at the station waiting for the train. I would like to pass that around. I would be glad to leave this as an exhibit too.

[Interprétation]

**Le vice-président:** Le Comité est-il d'accord pour qu'on s'en serve comme pièces à conviction.

**Des voix:** Oui.

**M. Rouse:** En voici d'autres.

**Le vice-président:** Merci beaucoup.

**M. Rouse:** J'ai ici une pétition des citoyens de Galt. Elle comprend des centaines et des centaines de noms.

**Le vice-président:** Le Comité désire-t-il que l'on s'en serve comme pièce à conviction?

**Des voix:** Accepté.

**M. Rouse:** Et ici, j'ai des annonces parues dans nos journaux; les gens les lisent et nous les envoient.

**M. Howe:** Un rappel au Règlement, monsieur le président; j'ai suggéré à l'échevin de Stratford de laisser le gouvernement prendre la décision finale dans cette histoire, et d'envoyer ces lettres directement au Ministère des Transports ou au Premier Ministre du Canada. Si on les présente comme pièces à conviction, elles se perdront sous la poussière et la papperasse des bureaux d'Ottawa. On nous a dit de ne pas faire de politique. Je m'en fiche pas mal; je veux que l'on fasse quelque chose. Il serait préférable que le peuple s'adresse directement au gouvernement du Canada sans passer par ce Comité. A son retour, le Comité devra rédiger un rapport, et il se peut que l'on perde ces preuves quelque part. Mais si on les envoie directement au Premier Ministre et au Ministre des Transports, nous aurons de meilleurs résultats.

**M. Rouse:** Et bien, monsieur, je serai heureux de les envoyer, car il serait dommage de perdre ces lettres qui représentent tant d'effort. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je n'ai jamais entendu parler de lettres présentées à Scarborough, et je me demande ce qu'elles ont bien pu devenir.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur le maire. Le comité désire-t-il que ces documents soient envoyés au premier ministre ou au ministre des Transports; ou désire-t-il que le maire de Galt les envoie lui-même?

**M. Saltzman:** Je pense que le Comité devrait les envoyer au nom de la ville de Galt.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Saltzman.

**M. Rouse:** Cette question est donc réglée.

**Le vice-président:** C'est une autre pièce à joindre aux dossiers.

**M. Rouse:** J'ai ici une lettre de *Gore Mutual Insurance Co.* Elle fait partie de leur pétition, qui était signée par 102 personnes.

Voici une photographie prise quelques jours seulement avant que le CP ait arrêté ses services dans notre ville. La ville de Galt n'a plus aucun service de passagers.

Des représentants de la *Gore Mutual Insurance Co.* devaient se rendre à Toronto pour affaires et la photographie les montre à la gare attendant le train. J'aimerais que chacun voit cette photo. Je serais heureux de la joindre aux dossiers également.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Is that all, Mr. Mayor?

**Mr. Rouse:** Yes, that is all for the time being, sir, and I am prepared to answer questions.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. I will now call on Mr. Walter Elliott, a private citizen of the City of Galt, to present his brief.

**Mr. Walter R. Elliott (Private Citizen, City of Galt):** Mr. Chairman, ladies and gentlemen. My first two comments are based on submissions and discussion which took place in London, May 29.

First, the scope of the study on railroad passenger transportation should be limited to those railroad lines which can be expected to attract reasonably good patronage. Some of those discussed in London, for example, the line south from Stratford through Bright and the Canadian National east from Tillsonburg, cannot possibly serve any major needs in the foreseeable future for the simple reason that travel is generally not in the direction of these lines.

Secondly, one of the contributing factors to the demise of railroad service is the insistence of operating unions on the use of personnel who perform no useful function, and yet these union men have suggested that they should have representation on the transportation committee as a group. It is my recommendation that the committee be composed of able and interested individuals, and that none of these be members of any group which may conceivably have a vested interest in the recommendations of the committee.

It is estimated that 1 per cent of the area of this continent is already under asphalt. It is also estimated that there is at present 47 feet of highway per car. If we look at the projected figure of about 10 million additional vehicles in the future, we must realize that the trend to transport by private vehicles must be inhibited. To accommodate this increase, without in any way alleviating the present traffic congestion, would require the equivalent of 30 new lanes of traffic from Montreal to Toronto, with the usual desecration of our lands, the pollution of our air by fumes and the additional pollution by asphalt for other conveniences. Rather than have this obvious calamity occur, we should take immediate steps to prevent it.

Many exotic forms of transport have been suggested. The American Society of Mechanical Engineers have published many papers on public transport and many other articles have appeared in technical journals. However, I feel that a start should be made now and that we should not be expected to wait until any of these innovations are implemented.

What I suggest is that the Canadian Pacific reconstitute adequate passenger service immediately on these lines which might prove viable in the future, using present equipment now on their sidings. This can be superseded with new, modern rolling stock furnished wholly by government subsidy, using for this purpose moneys which would otherwise be expended on expanding the highway system.

The suggestion has been made that some of the rights-of-way which appear to offer parallel service should be abandoned. I am opposed to the abandonment of any rights-of-way at all. If any of these are diverted to other uses we can never afford to repurchase their equivalent.

I recognize that to implement the return of passenger traffic to the rails will necessitate an invasion of that

[Interpretation]

**Le vice-président:** Est-ce tout?

**M. Rouse:** Oui, c'est tout pour l'instant. Je peux répondre à vos questions.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Je demanderais maintenant à M. Walter Elliott, citoyen de la ville de Galt, de nous faire part de ses propres commentaires.

**M. Walter R. Elliott (citoyen de la ville de Galt):** Monsieur le président, mesdames et messieurs, mes deux premiers commentaires émanent de discussions qui ont eu lieu à London le 29 mai.

Tout d'abord, la portée de l'étude sur le transport des passagers par chemin de fer devrait se limiter aux lignes pour lesquelles on s'attend à une utilisation suffisante. Cette question a déjà été discutée à London; par exemple, la ligne sud de Stratford à Bright et celle du CN à l'est de Tillsonburg ne répondent manifestement à aucun besoin essentiel, actuel ou futur, pour la simple raison que l'on ne voyage généralement pas dans ces directions.

Deuxièmement, l'un des facteurs qui ont contribué à la suppression du service de chemin de fer a été l'insistance des syndicats à ce que l'on emploie du personnel ne remplissant aucune fonction utile; cependant, ces syndicats ont suggéré qu'ils devraient être représentés au sein du comité des Transports. Je recommanderais, pour ma part que le comité ne soit composé que de personnes compétentes et intéressées et qu'aucun membre de ces syndicats ne fassent partie des groupes susceptibles de porter un intérêt aux recommandations du comité.

On estime que 1 p. 100 de la partie du continent sur lequel nous vivons est déjà recouverte d'asphalte. On estime également qu'il existe 47 pieds d'autoroute par voiture. Si nous considérons les prévisions d'environ 10 millions de voitures supplémentaires dans le futur, nous devons comprendre qu'il est nécessaire de mettre un terme à cette multiplication des moyens de transports privés. Si on voulait que ces véhicules supplémentaires puissent rouler, il faudrait créer trente nouvelles voies d'autoroute de Montréal à Toronto, et ceci ne contribuerait en aucune mesure à résoudre les problèmes actuels de circulation; en outre, ceci multiplierait les problèmes déjà connus, à savoir le démembrement des terres et la pollution de l'air par les gaz d'échappement et les éléments chimiques de l'asphalte; je pense donc, qu'il faudrait prendre des mesures immédiates afin d'éviter une telle calamité.

On a déjà proposé de nombreuses formes nouvelles de transport. La société américaine des Ingénieurs mécaniques a publié de nombreux documents sur les transports publics et une foule d'articles ont été publiés dans les revues techniques. Cependant, je pense qu'il faut prendre des mesures dès maintenant, sans attendre que ces innovations soient réalisées.

Je propose donc que le CP rétablisse des services de passagers adéquats, immédiatement, sur les lignes dont la rentabilité future est relativement sûre en utilisant le matériel dont on ne se sert plus. Ce dernier pourrait être plus tard remplacé par du matériel moderne, obtenu totalement à l'aide de subsides gouvernementaux, ce qui éviterait de consacrer d'autres deniers publics à la multiplication des autoroutes.

Certains ont proposé qu'on abandonne certains droits de passage qui semblent offrir des services parallèles. Je m'oppose absolument à tout abandon de droit de passage. En effet, il ne sera pas possible de racheter l'équivalent de ceux qui seront abandonnés.

## [Texte]

privacy which we presently enjoy, but I feel that this invasion is a reality that we cannot ignore or escape. We are faced with invasions of equal or greater importance in the fields of waste disposal, water conservation, air pollution and housing.

Today we are considering the field of transportation. It is hoped that this Committee of the federal government will make some very definite recommendations particularly on rail passenger transportation as it affects the City of Galt. Thank you.

• 1116

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Elliott. Mrs. Fred George, a member of the Senior Citizens is next.

**Mr. Fred George (Senior Citizens Club, Galt):** My name is Mrs. Fred George of Galt and I would like to speak for the senior citizens of Galt.

I belong to the Golden Age Club with a membership of 280 members, which is a very small majority of Galt seniors. In a recent survey they were 100 per cent in favour of bringing a train service back to Galt. Among our members, only a few own cars. My husband and I have no car and we have to depend on other transportation. We used to use the train service regularly and were very disappointed when the service was discontinued. There are many attractions in Toronto which the seniors could enjoy. The O'Keefe Centre, for instance, which is very accessible from the train station.

A few years back the CPR used to run excursions once a month in the middle of the week and they would fill several cars with passengers. They charged a reasonable fare which ordinary people could afford and years back it was we senior citizens who patronized the CPR train service when hundreds of people would charter trains to go to the various beaches and cities for their annual picnics.

I used to like to go to Toronto to shop and take in a show and I was able to return home early in the evening with no worries about transportation. I also travelled quite a bit to London and Windsor and I was very comfortable riding on the train. I am aware there are other means of travel: buses and cars. If you have ever been in the bus station in Toronto you will realize how frustrating it is for senior citizens.

I realize times have changed but we older people would like to travel a little more now that we have more time on our hands. We grew up with the railroad and we depended on the railroad and they depended on us and we still need them and we feel they are letting us down.

For these reasons I would like to speak for all senior citizens in Galt and ask that a passenger train go through Galt again. Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mrs. George. Now for questions, Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, Mr. Mayor and Aldermen, and the representative from the Golden Age Club, it is rather interesting to note that you have no passenger rail service into a city the size of Galt. Is this true?

## [Interprétation]

Je reconnais que la remise en marche d'un service de passagers par chemin de fer provoquera une intrusion dans notre vie privée mais je considère qu'une telle intrusion constitue une réalité que nous ne pouvons ni ignorer ni éviter. Nous sommes actuellement confrontés avec un problème d'importance égale sinon supérieur, dans les domaines du traitement des déchets, de la conservation de l'eau, de la pollution de l'air et du logement.

Puisque nous examinons aujourd'hui le problème des transports, il est à espérer que ce comité fédéral fera des

recommandations très précises, spécialement en ce qui concerne les transports de passagers par chemin de fer pour la ville de Galt. Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Elliott. Le témoin suivant est madame Fred George, membre de l'Association des personnes âgées.

**Mme Fred George (Association des personnes âgées, Galt):** Je m'appelle madame Fred George et je représente les personnes âgées de Galt.

J'appartiens au *Golden Age Club* qui compte 280 membres, soit une très petite minorité des personnes âgées de Galt. Une enquête récente a montré que ces personnes souhaitaient à cent pour cent la reprise du service à Galt. Très peu de nos membres possèdent une voiture. Mon mari et moi-même n'en avons pas et il nous faut donc dépendre des transports en commun. Nous avions l'habitude de prendre le train régulièrement et nous avons été très déçus lorsque la ligne a été supprimée. Toronto offre de nombreuses activités et les personnes âgées aimeraient pouvoir en profiter. Il y a par exemple le centre O'Keefe dont l'accès est très facile depuis la gare.

Il y a quelques années le CP organisait une fois par mois des excursions au milieu de la semaine et elles rencontraient un vif succès d'affluence. Le prix était raisonnable et à la portée de toutes les bourses et c'étaient nous, les personnes âgées, qui fournissions sa clientèle au CP alors que des centaines de personnes nolisait des trains pour se rendre sur les plages et dans les villes pour leur pique-nique annuel.

J'avais l'habitude d'aller faire les magasins à Toronto et d'aller aux spectacles et je pouvais être de retour à la maison de bonne heure le soir sans aucun problème de transport. Je me rendais aussi assez souvent à London et à Windsor et j'aimais le confort du train. Je sais qu'on peut voyager en bus et en voiture, mais si vous connaissez la gare des bus de Toronto, vous devez comprendre le désagrément que cela cause aux personnes âgées.

Les temps ont changé, et je ne le nie pas, mais nous aimerions voyager un peu plus maintenant que nous avons plus de temps à notre disposition. Nous avons grandi avec le chemin de fer, nous avons dépendu du chemin de fer, il a dépendu de nous, nous avons toujours besoin de lui et nous pensons qu'il nous abandonne.

Pour ces raisons, au nom des personnes âgées de Galt, je demande qu'une ligne de voyageurs soit rétablie à Galt. Je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie, madame George. Nous passerons maintenant aux questions. Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, il est assez surprenant de constater, madame George, monsieur le maire, monsieur l'échevin, qu'une ville de la taille de Galt ne soit pas desservie par une ligne de chemin de fer. Est-ce vrai?



**[Text]**

**Mayor Rouse:** Yes, it is.

**Mr. Howe:** Did you ever have service from CN?

**Mayor Rouse:** Years ago, spur lines.

**Mr. Howe:** It is also interesting to note in your statement, which corroborates some of the things that we have heard:

This service diminished during the 1960 period because of the inconvenient schedules and a reduction in trains.

Do you feel this was a planned approach by the CPR to prove that their service was uneconomical and few people were using it so that their application to the Board of Transport Commissioners at the time would be successful?

**Mr. Barlow:** Yes, we do, sir. There were several trains a day going both ways in and out of Galt and it gradually worked out towards the end to one train a day at about—I do not know the time—10.30 a.m. or 11.00 a.m. going to Toronto. As far as a business trip was concerned, it was no use at all; even to go down for shopping it was no use at all.

**Mr. Howe:** The service deteriorated to such an extent that anybody who used it, tried it out, never tried it again.

**Mr. Barlow:** That is right.

**Mr. Howe:** I was rather interested in your mention of "padded figures". We ran into that yesterday when some of the Indian representatives were with us and they talked about them in the vein of Alice in Wonderland figuring and costing. When you went to that hearing in Scarborough, were you able to find out from the CPR definitely with proof that it was a reasonable approach to take, that the amount charged up to the passenger service was on a fair basis? After all, they have maintained a freight line through there. You still have the same line; you still have it plowed in the wintertime and the same service and the same facilities. Were you satisfied that the figures they gave with regard to the losses on that particular line were really fair figures?

• 1121

**Mr. Rouse:** No, sir, I was not. I found, in going through this report which I received from the Railway Transport Committee, telling us the hearing had turned down the application for continuance of the service, that we had \$325,000 showing there for promotion of the CPR passenger service. Then, when the gentleman was asked how much of this money was spent on promotion of passenger service, he said that it was a general promotion for all the services of the CPR. When the chairman questioned him a little further asking him how much was spent on passenger service alone, he said that there was no money spent at all. Then, when they reduced their fares later on by \$1, and he was asked how much was spent on promotion to let the public know that the fares had been reduced, he said, "Not one penny." That is all in here, from the transport board's hearing.

**Mr. Howe:** It is rather hard for me to understand why that meeting was held in Scarborough. Why was it not held in Galt or some place where all these interested citizens could have been to let their views be known?

**[Interpretation]**

**M. Rouse:** C'est exact.

**M. Howe:** Avez-vous jamais été desservi par le CN?

**M. Rouse:** Il y a des années et ce n'était que des embranchements.

**M. Howe:** Également, il est intéressant de remarquer dans votre déclaration des faits qui corroborent certaines choses que nous avons déjà entendues:

Ce service a été réduit au cours des années soixante à cause des horaires qui n'étaient pas pratique et de la faible fréquence des trains.

Pensez-vous que le CP a agi délibérément pour prouver que ce service n'était pas rentable et que peu de personnes l'utilisaient pour que leur demande soit acceptée par le Conseil des commissaires au transport?

**M. Barlow:** Oui, c'est ce que nous pensons. De plusieurs trains par jour arrivant et partant de Galt nous sommes petit à petit arrivés à un seul train à destination de Toronto à 10 h. 30 ou 11 h. 00. Cela ne servait plus à rien, ni pour un voyage d'affaires ni pour aller faire les magasins.

**M. Howe:** Si bien que les gens ont essayé une fois et n'ont jamais plus recommencé.

**M. Barlow:** C'est exact.

**M. Howe:** Vous avez parlé de «chiffres gonflés» et cela m'a particulièrement intéressé. Nous avons entendu la même chose hier avec les représentants des Indiens et ce qu'ils nous ont dit tenait des Mille et une nuits. Lorsque vous vous êtes rendus à l'audience de Scarborough, le CP vous a-t-il apporté la preuve définitive que cette démarche était raisonnable, que le tarif fixé pour les voyageurs était juste? Après tout, leur train de marchandises passe toujours par ici. Vous avez toujours la même ligne, elle est toujours entretenue pendant l'hiver et vous avez toujours le même service et les mêmes installations. Étiez-vous certain que les chiffres qu'ils ont donnés en ce qui concerne les pertes sur cette ligne en particulier étaient justes?

**M. Rouse:** Non, monsieur. En parcourant le rapport que j'ai reçu du Comité des transports ferroviaires, qui nous annonçait le refus de maintenir les services, j'ai découvert que l'on avait dépensé \$325,000 pour la promotion du service-voyageurs sur les trains du CP. Par la suite, lorsqu'on a demandé à ce monsieur quelle proportion de ce montant avait été dépensée pour la promotion du service-voyageurs, il a répondu que cette publicité concernait tous les services du CP. Lorsque le président lui a demandé plus précisément quel montant avait été dépensé pour le service-voyageurs uniquement, il a dit que rien du tout n'avait été dépensé à cet effet. Ensuite, lorsque les prix ont été réduits de \$1, et qu'on lui a demandé quel montant avait été dépensé pour faire savoir à la population que les tarifs avaient été réduits, il a dit: «Pas un sou.» C'est tout ce qui figure ici au sujet de l'audience du Comité des transports.

**M. Howe:** J'ai de la peine à comprendre pourquoi cette réunion a eu lieu à Scarborough. Pourquoi n'a-t-elle pas eu lieu à Galt ou ailleurs où tous les citoyens intéressés auraient pu faire connaître leur opinion?

[Texte]

**Mr. Rouse:** Mr. Howe, this is one question that we are wondering now, why some of these hearings are being held in places where some of the people who make the decisions know nothing about the area they are considering. It is we people in the areas where the transport has been cut off that know the problems and not people in Ottawa or areas down there that never come near here.

Now that you honourable sirs are here in the area, it is a little different than what the hearing was in Scarborough; but the people who made the decisions in Scarborough were not the people who knew this area, and they were not interested.

**Mr. Howe:** One further question, Mr. Chairman.

The CPR is a private organization and is not like the CN which, when it has a deficit, can dip into the coffers of the federal government and be compensated. But we also have to admit that the CPR is making a profit out of their freight and express services. Is that not true? And you mentioned something about a man who is in business having to take the good with the bad?

**Mr. Rouse:** Right.

**Mr. Howe:** And you do not feel that the CPR should be allowed to take the cream and throw away the skim milk, throw away the passenger service as they have done?

**Mr. Rouse:** That is right, Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** I really just have one question. It has to do with the bonus of \$110,000 that was paid by the Town of Galt in 1874 to the Credit Valley Railroad which presumably was earlier taken over by the CPR.

Alderman, I am sorry you do not have the other side of the deal here because we know that you, the Town of Galt, gave \$110,000 to the railroad. It seems to me that the railroad would have had to sign some type of an agreement to provide service for a certain period of time. My experience has been that many municipalities in Canada have signed agreements with the railways so that they would get service, within reason, for all time to come. It is too bad really that you do not have that agreement.

Here is an example of a municipality that gave hard cash to the CPR; we know that. We also know the CPR received 25 million acres of land from Canada and \$25 million in cash from Canada, and really, I would like to know how much else they got. It is too bad, but somewhere in your vaults there in Galt you should have a copy of that agreement. It would be interesting to just see what the railway guaranteed in return for this sum of money. They certainly have a moral obligation to look after Galt, but the fact is that they may very well have a legal obligation, and we might be able to tread on them a bit.

This is going to come up in our hearings in other places that we go to but I would hope that somehow you could find a copy of that agreement.

**Mr. Barlow:** Mr. Ritz, you looked for that supporting document to the by-law, did you not? My Clerk Co-ordinator did look for a supporting document to that by-law but he could not find it.

[Interprétation]

**M. Rouse:** Monsieur Howe, c'est l'une des questions que nous nous posons présentement; nous nous demandons pourquoi certaines de ces audiences ont eu lieu dans des endroits où certains de ceux qui prennent les décisions ne connaissent rien de la région dont ils s'occupent. C'est la population des régions où le transport a été réduit, ou supprimé, qui connaît les problèmes, et non pas les gens d'Ottawa ou d'autres régions qui ne viennent jamais ici.

Maintenant que vous êtes venus ici dans notre région, la situation est un peu différente de celle de Scarborough; mais ceux qui ont pris les décisions à Scarborough n'étaient pas ceux qui connaissaient la région, et ils n'étaient pas concernés.

**M. Howe:** J'aurais une autre question à poser, monsieur le président.

Le CP est une entreprise privée alors que le CN peut puiser dans les coffres du gouvernement fédéral pour compenser un déficit, s'il y a lieu. Mais nous devons admettre que le CP réalise un profit sur le transport des marchandises et sur le service de messagerie. N'est-ce pas? Et n'avez-vous pas dit qu'un homme qui est dans les affaires doit accepter les mauvais coups tout aussi bien que les bons?

**M. Rouse:** Exactement.

**M. Howe:** Et le CP devrait garder la crème et jeter le petit lait, c'est-à-dire se débarrasser du service-voyageurs comme il l'a fait?

**M. Rouse:** Certainement, monsieur Howe.

**M. Howe:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Je n'ai vraiment qu'une question à poser. Elle a trait à l'indemnité de \$110,000 versée par la ville de Galt en 1874 au *Credit Valley Railroad* reprise ensuite par le CP.

Monsieur le conseiller, je regrette que vous ne puissiez pas nous montrer le revers de la médaille, car nous savons que la cité de Galt a donné \$110,000 à la compagnie ferroviaire. Il me semble que la compagnie aurait dû signer un accord stipulant qu'elle offrirait ses services pendant une certaine période. D'après mon expérience, plusieurs villes du Canada ont signé des accords avec des compagnies ferroviaires pour obtenir un service, tout de même raisonnable, pour un temps indéfini. Il est tout simplement malheureux que vous n'ayez pas signé ce genre d'accord.

Voilà l'exemple d'une municipalité qui a donné de l'argent sonnant au CP; nous le savons. Nous savons également que le CP a reçu du Canada 25 millions d'acres de terrain et 25 millions de dollars, et j'aimerais vraiment savoir ce qu'il a reçu d'autre. C'est vraiment dommage, mais vous devez avoir quelque part dans les archives de Galt une copie de l'accord que vous avez signé. Il serait intéressant de voir ce que la compagnie de chemin de fer a garanti en retour de cette somme. Elle a certainement l'obligation morale de s'occuper de Galt, mais elle a peut-être une obligation légale, et nous pourrions exercer des pressions.

Il en sera question lors de nos séances qui auront lieu ailleurs, mais j'aimerais que vous arriviez à trouver une copie de cet accord.

**M. Barlow:** Monsieur Ritz, vous avez déjà cherché ce document confirmant le règlement municipal, n'est-ce pas? Le secrétaire coordonnateur du Comité n'a pu trouver le document justifiant ce règlement.



[Text]

• 1126

**Mr. Whicher:** I just want to conclude by saying that the \$110,000 given by the Town of Galt was a great deal of money in those days.

**Mr. Barlow:** That was years ago.

**Mr. Whicher:** I feel that you would have a case to get the money back again, if the CPR do not live up to the agreement that they signed in the past. Maybe we can find other municipalities that have copies of the agreement. I hope we can. That is all I have to say.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Whicher. Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman. Freight service was mentioned. Does the CPR still handle freight service through and out of Galt?

**Mr. Rouse:** They get a tremendous amount of freight service out of our city. We have a lot of heavy industry in Galt, and from one of the companies alone they must get tremendous tonnage of heavy freight out of our city.

**Mr. McKinley:** I suppose it is something the same as Goderich. Again I see some of the passenger service cut off in Galt which I did not realize before had been done. I do not feel we are so bad in our country, but we are certainly being very much discriminated against the same as you are. They have certainly gone a lot farther than I thought they had gone. How is the bus service going out of Galt to Toronto?

**Mr. Barlow:** There is a bus service via Gray Coach to Toronto. There are two buses a day.

**Mr. McKinley:** Previous to the cutting off of the train service, can you tell me how many trains a day were there?

**Mr. Barlow:** At the very end there was one train.

**Mr. McKinley:** Both ways?

**Mr. Barlow:** One each way, yes. Going back several years, there were quite a few. There were three, four or five on the CPR main line.

**Mr. Elliott:** Nineteen years ago, there were five passenger trains each way, only four of which were really viable. One of them was primarily for express service.

**Mr. Rouse:** Mr. Chairman, the last time I took a train to Toronto was a year ago April when I was supposed to be at a meeting in Toronto at ten o'clock in the morning, but the train never left Galt until about 10.15 a.m. I missed the entire morning session and there were a lot of things done in that morning session which I would have liked to have been able to attend if the train had left at a decent hour.

**Mr. McKinley:** What time was the train supposed to leave Galt?

**Mr. Rouse:** That was the time the train was supposed to leave but the fact was that we used to have an earlier train that got us into Toronto by ten o'clock. This one did not get us there until very close to 11.30 a.m.

[Interpretation]

**M. Whicher:** Je terminerai en disant simplement que les \$110,000 donnés par la ville de Galt constituaient à l'époque une somme très importante.

**M. Barlow:** C'était il y a longtemps.

**M. Whicher:** Je pense que vous pourriez légitimement réclamer cet argent, si le CP ne respecte pas l'accord qu'il a signé dans le passé. Peut-être d'autres municipalités ont-elles des exemplaires de cet accord. Je l'espère. C'est tout ce que j'ai à dire.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Whicher. Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Merci, monsieur le président. On a parlé des services de fret. Le CP traite-t-il toujours les expéditions et réceptions de marchandise de la ville de Galt?

**M. Rouse:** Il s'occupe de quantités énormes de marchandises expédiées de notre ville. L'industrie lourde est très importante et l'une des usines doit certainement fournir à elle seule des tonnages très importants.

**M. McKinley:** Je suppose que la situation est relativement la même qu'à Goderich. Ici encore, je constate que des services de passagers ont été supprimés à Galt, ce dont je n'avais aucune idée auparavant. Je ne pense pas que nous ayons affaire à une société fondamentalement mauvaise mais il est certain que vous et moi avons à faire face au même problème. Il est également certain que le CP est allé beaucoup plus loin que je ne pensais. Y a-t-il un service d'autobus entre Galt et Toronto?

**M. Barlow:** La Société des autobus Gray de Toronto assure deux services par jour.

**M. McKinley:** Avant l'arrêt des services de chemin de fer, pouvez-vous me dire combien de trains passaient chaque jour à Galt?

**M. Barlow:** Tout à la fin, il n'y en avait plus qu'un.

**M. McKinley:** Dans les deux sens?

**M. Barlow:** Un dans chaque direction oui. Si l'on remonte à quelques années, il y en avait plus. Il y avait trois, quatre ou cinq trains utilisant la ligne principale du CP.

**M. Elliott:** Il y a 19 ans, il y avait cinq trains de passagers dans chaque direction, quatre d'entre eux seulement étant véritablement rentables. L'un d'entre eux était essentiellement un service express.

**M. Rouse:** Monsieur le président, la dernière fois que j'ai pris un train pour Toronto c'était il y a un an, en avril 1971. Je devais assister à une réunion à Toronto à 10 heures du matin; cependant, le train n'a quitté Galt qu'à 10 h 15 et j'ai manqué toute la séance du matin; je n'ai donc pu participer à un grand nombre d'activités auxquelles j'aurais pu participer si le train était parti à une heure décente.

**M. McKinley:** En principe, à quelle heure le train devait-il quitter Galt?

**M. Rouse:** L'horaire était bien prévu pour 10 h 15 mais le fait est qu'avant un train partait plus tôt pour arriver à Toronto à 1 h 00 du matin. Celui-ci n'est arrivé à Toronto qu'à 11 h 30.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McKinley. Mr. Rock.

**Mr. Rock:** I am happy that you mentioned in your recommendations the reintroduction of the Budd Dayliner or a similar service providing a minimum of two trains per day. Mr. Howe and I have been the advocates of some sort of a Budd Dayliner but not that expensive. Our concept is that we should have a bus and you may be able to buy six or seven buses for the price of one Budd car. A Budd car costs close to a half million dollars while I believe you can purchase for about \$70,000 the type of bus that has railway wheels on it and also it can travel both on road and on a railway. Would municipalities give permission to a railway company to travel, first of all, through your city with that bus and then on to the railway track and go where it is supposed to go or would this conflict with the services you have within your municipality?

• 1131

**Mr. Barlow:** I do not really understand how you mean that. You do not mean travelling around town, picking up people, and then hopping on the rail?

**Mr. Rock:** Yes. The concept of one of these cars is such that it can travel on the road as well as on the railway track. In other words, instead of people having to use taxis to come to the railway service, which would be expensive, or using the local bus service, you would have this bus that could use the railway track, and it could pick up passengers at certain main points, get onto the track and travel the 50, 60 or 80 miles to its destination.

**Mr. Barlow:** We certainly would be willing to experiment with something like this. As a matter of fact, at noon hour yesterday, we had a meeting of our Transportation Committee and were talking about alternate services. It is kind of hard for us to visualize how this works because none of us have seen it in operation. However, this sounds like an ideal alternative. We certainly would be willing to experiment.

**Mr. Rock:** I do agree with Mr. Mayor's criticism of the CPR spending millions of dollars on real estate and hotel units in different areas and no money on passenger service. In fact, they are getting out of the passenger service almost completely. In some places they still run a commuter service, and I do agree with that.

Mr. Barlow, would you then be all for experimenting with this new bus day-liner, if we can call it that rather than a bud day-liner?

**Mr. Barlow:** Oh, absolutely. We said, "or some alternate service".

**Mr. Rock:** Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Have you a comment, Mr. Mayor.

**Mr. Rouse:** To add to that, sir, in our transportation meeting the other day and a couple of days before that again, we were discussing the fact that the city would be willing to have our local bus service, which is strictly for Galt, pick up the people and meet the train schedule so that the people could come from the bus station to the train at the proper time. At the Toronto Exhibition, last fall, I attended the Ontario government's exhibit on the different trains they are considering for the future. I spent close to two hours in that exhibit talking to one of the

[Interprétation]

**Le vice-président:** Merci, monsieur McKinley. Monsieur Rock.

**M. Rock:** Je suis heureux de voir que vous mentionnez dans vos recommandations le rétablissement du service journalier Budd ou d'un service semblable, assurant au minimum deux trains par jour. M. Howe et moi-même avons plaidé en faveur d'un système de ce genre, mais qui coûterait moins cher. Notre idée est que nous devrions avoir un autobus et on peut en acheter six ou sept pour le prix d'un autobus Budd. En effet, un Budd coûte près de un demi million de dollars alors que l'on peut acheter un autobus ayant des roues de wagon et pouvant voyager à la fois sur route et sur chemins de fer pour environ \$70,000. Il faudrait d'abord savoir si les municipalités autoriseraient les sociétés de chemins de fer à faire voyager ces autobus dans la ville, puis sur les lignes de chemins de fer, c'est-à-dire si un tel système pourrait être mis en place sans désorganiser les services existants dans la ville.

**M. Barlow:** Je ne comprends pas bien ce dont vous parlez. Voulez-vous dire que cet autobus passerait en ville pour prendre les passagers puis s'adapterait aux lignes de chemins de fer?

**M. Rock:** C'est cela. Ces autobus sont conçus de telle manière qu'ils peuvent voyager à la fois sur routes et sur rails. Ceci éviterait aux passagers d'utiliser des taxis pour se rendre à la gare, ce qui peut être cher, ou d'utiliser des services locaux d'autobus car l'autobus pourrait ramasser les passagers à certains points de la ville pour ensuite utiliser les lignes de chemins de fer et se rendre à sa destination.

**M. Barlow:** Nous serions très disposés à expérimenter un système de ce genre. En fait, hier à midi, nous avions une réunion de notre commission des transports et nous avons discuté de systèmes de remplacement. Il nous est difficile de bien comprendre comment ce système fonctionne car aucun de nous ne l'a jamais vu en opération. Cependant, ceci semble être une solution idéale. Nous serions certainement disposés à en faire l'expérience.

**M. Rock:** J'approuve monsieur le maire lorsqu'il critique le CP d'avoir dépensé des millions de dollars pour des immeubles et des hôtels, dans différentes régions, alors qu'il ne consacre rien aux services des passagers. En fait, le CP abandonne presque complètement les services aux passagers. Dans certains endroits, il assure encore un service de banlieue, ce que j'approuve.

Monsieur Barlow, seriez-vous donc d'accord pour expérimenter ce système d'autobus journaliers, si nous pouvons lui donner ce nom?

**M. Barlow:** Absolument. Nous avons dit: «Ou tout autre système».

**M. Rock:** Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Monsieur le maire, avez-vous des commentaires à ajouter?

**M. Rouse:** Il y a quelques jours, lors d'une réunion consacrée aux problèmes des transports, nous avons discuté de la possibilité pour la ville d'adapter ses propres services locaux d'autobus afin de mettre en place des correspondances avec les trains. A l'Exposition de Toronto de l'automne dernier, j'ai examiné les différents trains proposés par le gouvernement de l'Ontario pour l'avenir. J'y ai passé deux heures à discuter avec les responsables du gouvernement et j'ai été vraiment surpris par les prototypes des transports de l'avenir. Plutôt que d'imaginer ce qui



[Text]

government men, and I was amazed to see the prototypes that they are thinking of putting into service in the future. Let us up-date that future and get it closer, instead of 100 years from now. But they had some beautiful types of larger cars, each of which would accommodate anywhere from 120 to 180 passengers. The amenities on that car were just wonderful to behold, and the speed of it would be terrific.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Mayor.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, I did not intend to ask questions. I think they have presented their brief very well and we will consider it fully. It is too bad that a city the size of Galt does not have an adequate passenger service, and we will certainly bring this to the attention of the Minister and the government.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. McNulty. Mr. Hales is next.

**Mr. Hales:** Thank you, Mr. Chairman.

Mayor Rouse and Alderman Barlow, I can understand why you have such a large delegation here this morning. Any city the size of Galt and surrounding area, with a population of 70,000 people, which has neither CN or CP rail service certainly has something to be very concerned about. As I said, this is quite evident by the number of people who have come from Galt to this hearing.

• 1136

I would like to ask if at the hearing in Scarborough, which of course should have been in Galt, representation was made that if CPR did decide to take the train off would they consider a bus line service as an alternative? Was that put to them?

**Mr. Rouse:** I believe it was, sir.

**Mr. Hales:** Have you made representations to CPR since they discontinued?

**Mr. Rouse:** I tried to get up here in January but the hearing was postponed. I was prepared to present a brief, but unfortunately the men that were to come here could not use the train, although the train was available to them, and they could not use planes, so they did not come at all. So, the hearing was called off. A lot of us came up to Stratford, some from Toronto, and when we got here we found that there was no meeting being held and we had not even been informed about it.

**Mr. Hales:** That does not sound too good. What about this line from Galt to Toronto on the CPR. There must be several other communities that are suffering on the way. I have just forgotten who they are. Maybe you could tell me.

**Mr. Rouse:** Yes, sir. The town of Ayr was directly on the CPR line, and also Drumbo. Then you go on to Woodstock before you hit another large area. The people from Galt going through to Woodstock and London, there are a lot of students that go to university in London, and it would be a wonderful service for them to be able to take a train such as the CPR, which is the most direct route that you can get from Windsor through to Toronto and Montreal. It is the shortest route and the most direct route for students or anybody else who wants to use the rail service.

[Interpretation]

se passera dans 100 ans, il vaudrait peut-être mieux rapprocher ce futur et examiner les problèmes actuels. Cependant, il y avait de très beaux prototypes, dont chacun pouvait transporter de 120 à 180 passagers. Les aménagements en étaient vraiment magnifiques et leur vitesse devrait être absolument incroyable.

**Le vice-président:** Merci beaucoup monsieur le maire.

**M. McNulty:** Monsieur le président, je n'avais pas l'intention de poser des questions. Je pense que nos témoins ont très bien présenté leurs remarques et nous les examinerons soigneusement. Il est regrettable qu'une ville de la taille de Galt ne dispose pas d'un service de passagers adéquat et nous porterons très certainement ceci à l'attention du ministre et du Gouvernement.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur McNulty. Monsieur Hales.

**M. Hales:** Merci, monsieur le président.

MM. Rouse et Barlow, je comprends pourquoi votre délégation est si importante. Il est normal qu'une ville de la taille de Galt, dont la population globale est de 70,000 habitants, s'inquiète du fait qu'elle ne soit desservie ni par le CN ni par le CP. La taille de votre délégation prouve à l'évidence l'importance que vous attachez à ce problème.

J'aimerais savoir si, aux auditions de Scarborough qui auraient dû normalement avoir lieu à Galt, on s'est

demandé si le Canadien Pacifique envisagerait la possibilité de mettre sur pied un service d'autobus dans le cas où il discontinuerait son service de train? Leur a-t-on suggéré cette possibilité?

**M. Rouse:** Je crois que si, monsieur.

**M. Hales:** Avez-vous fait des représentations au CP à ce sujet?

**M. Rouse:** J'ai essayé de me rendre ici en janvier mais les auditions avaient été remises. J'étais prêt à présenter un mémoire mais, malheureusement, les gens qui devaient venir ici n'ont pu prendre le train, même s'il était à leur disposition; comme ils ne pouvaient pas emprunter l'avion, ils ne sont pas venus du tout. C'est ainsi que les auditions ont été annulées, même si certains d'entre nous sommes partis de Toronto pour nous rendre à Stratford et y apprendre que la rencontre n'avait pas lieu, car nous n'en avions pas été informés.

**M. Hales:** C'est pas très intéressant en effet. Qu'en est-il de la ligne du Canadien Pacifique entre Galt et Toronto? D'autres villages doivent souffrir de cet état de chose, pourriez-vous me les rappeler, j'en ai oublié les noms.

**M. Rouse:** Oui, monsieur. La ville d'Ayr est située sur la route même du Canadien Pacifique tout comme Drumbo d'ailleurs. L'agglomération suivante est celle de Woodstock. Parmi les gens de Galt qui se rendent à Woodstock et à London, il y a un grand nombre d'étudiants fréquentant l'université de cette deuxième ville et ce serait un excellent service à leur offrir que de mettre à leur disposition un service de train comme celui du CP, puisque c'est la route la plus courte et la plus directe de Windsor à Montréal, en passant par Toronto pour tous ceux qui désirent utiliser ce mode de transport, y compris les étudiants.

[Texte]

**Mr. Hales:** Going east into Toronto, for instance.

**Mr. Rouse:** It is the most direct route and we have students going to universities in Toronto. Some of those letters will bear out these points. One woman has four sons going to university, two to London and two to Toronto. Two of her sons will be going for another four years to Toronto, and this is very inconvenient. Oftentimes they drive them down to Burlington to catch the GO train and it is a 40-mile trip each way, and this could be on a Sunday afternoon so the boys could go back to school.

**Mr. Hales:** There would be Port Credit and all along that line?

**Mr. Rouse:** Yes, sir.

**Mr. Hales:** I suppose the GO train is picking that passenger service up, is it?

**Mr. Rouse:** Yes.

**Mr. Hales:** I do not follow page 2 of your brief under "General" entirely. I do not understand the significance. You did answer the question that Galt is prepared to subsidize the bus service to make connections with all passenger trains, you answered that, but this grade separation where you are committed for \$3 million. Is the City of Galt committed for a \$3 million expenditure?

**Mr. Barlow:** This is the gross figure. This is subsidized.

**Mr. Hales:** Yes. Why have you put this in the brief? What is the relationship? You feel that if you are putting up \$3 million that they should co-operate and give you some rail passenger service?

**Mr. Barlow:** We are helping them to improve their freight service. They do not have to break trains, although they do not do it very often, mind you. They usually tie up traffic on Number 8 highway, rather than break the freight trains, but we will give them better through train service and they certainly agree with this because there is a figure—I cannot remember the figure—out of the Grade Crossing Fund of the Canadian Transport Commission deducted from the \$3 million as the province's share of the road.

• 1141

**Mr. Hales:** Why were you not a little tougher bargainer with the CPR and say, "If we are going to give you \$3 million, you give us some passenger service, or else we do not give you the \$3 million", you should have been a little tougher.

**Mr. Rouse:** Mr. Chairman, we find the CPR is quite tough to deal with, unless there is something that they want from you. When we want something from them, it is a little different problem.

**Mr. Hales:** I suppose the Grade Crossing Fund helps build this, too, but you were in a pretty good spot there to drive a hard bargain. "If we are going to help you with your freight, you had better help us with the passenger service," and I wish you had done that, and it may not be too late yet. You have not paid the money have you?

[Interprétation]

**M. Hales:** Pour les gens à l'ouest de Toronto, par exemple.

**M. Rouse:** C'est la route la plus directe et nous avons des étudiants qui fréquentent l'Université de Toronto. J'ai des lettres ici qui en font foi. Par exemple, il y a une dame qui a quatre fils fréquentant l'université, deux à London et deux à Toronto. Comme deux de ses fils devront fréquenter l'Université de Toronto pendant encore quatre ans, elle se trouve dans une situation très désagréable; en effet, il faut les conduire à Burlington, à 40 milles de distance, pour leur permettre de prendre le train les dimanche après-midi, pour qu'ils puissent regagner l'université.

**M. Hales:** Il y aurait aussi Port Crédit et ainsi de suite, si je ne me trompe?

**M. Rouse:** Oui, monsieur.

**M. Hales:** Je suppose qu'il y a un interurbain en service, n'est-ce pas?

**M. Rouse:** Oui.

**M. Hales:** Je n'arrive pas à comprendre tout à fait la page 2 de votre mémoire, sous la rubrique intitulée «généralités». Je n'en comprends pas toute la portée. Vous y dites en effet, que la ville de Galt est prête à subventionner le service d'autobus afin d'établir la correspondance avec tous les trains de passagers, mais je ne comprends pas la question du passage à niveau dans lequel vous vous êtes engagés pour la somme de \$3 millions. Est-ce que la ville de Galt s'est engagée à dépenser \$3 millions de dollars?

**M. Barlow:** C'est un chiffre brut. Il s'agit d'une subvention.

**M. Hales:** Oui, mais pourquoi l'avoir mentionné dans le mémoire? Je ne vois pas le rapport? Pensez-vous que si vous investissez \$3 millions dans cette affaire qu'ils devraient, en retour, coopérer et vous accorder un service ferroviaire de passagers.

**M. Barlow:** Nous les avons aidés à améliorer leur service de fret. Ils n'ont pas à séparer les wagons à tout moment même s'ils le font très fréquemment, ne vous en d pla e. Ils arrêtent habituellement la circulation sur la route 8 plutôt que de fractionner les trains de marchandises; mais nous leur donnerons un meilleur service de trains directs et ils sont certainement d'accord avec cela car il y a un montant, dont je ne me rappelle plus, qui vient de la Caisse des passages à niveau de la Commission canadienne des transports et qui est déduit des \$3 millions et qui constitue

la participation de la province à la construction de la route.

**M. Hales:** Pourquoi n'avez-vous pas été plus intransigeant lors des négociations avec le CP? Pourquoi n'avez-vous pas dit: «Si nous vous donnons \$3 millions, vous nous offrirez un service-voyageur. Sinon, vous n'aurez pas les \$3 millions.»

**M. Rouse:** Monsieur le président, nous nous sommes rendu compte qu'il était difficile de négocier avec le CP, à moins qu'il n'ait quelque chose à nous demander. Lorsque nous voulons qu'il nous donne quelque chose, c'est beaucoup plus compliqué.

**M. Hales:** Je suppose que la Caisse des passages à niveau a participé à la construction de cette voie. Vous étiez donc en bonne position pour être intransigeant; vous auriez pu dire: «Si nous vous aidons pour votre transport de marchandises, aidez-nous pour le transport des voyageurs.» J'espère que vous l'avez fait et qu'il n'est pas trop tard. Vous ne leur avez pas encore donné l'argent?



[Text]

**Mr. Rouse:** No.**Mr. Hales:** All right.**Mr. Rouse:** That is right.

**Mr. Hales:** You got the money in your hand, just drive a tough bargain, hold it back. I think that is it, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you Mr. Hales. Would the Mayor clarify a statement he made. Prior to the January meetings, did you know notify the Clerk of the Committee that you were going to appear at this hearing?

**Mr. Rouse:** Yes, sir.

**The Vice-Chairman:** I understand he has no record in his files, that is the reason you were not notified.

**Mr. Rouse:** It was filed by the—I do not think I have his letter here—it was filed by the gentleman from Preston. No, I did not bring that letter. I am sorry I had it in this file and I took it out last night, as I did not expect to be asked that question. The people who asked for the hearing did write.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Mayor.

**Mr. Rouse:** We, in turn were to be present with them to present our brief. We were here and they were here, and we all went home quite early because we did not have anything to do.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I believe this witness would like to say something.

**The Vice-Chairman:** All right, sir.

**Mr. Elliott:** I just wanted to make one or two comments on questions that have been asked. One is, what other communities would be served by passenger service to Galt? The Galt line, east from Galt runs through Milton, Streetsville, and Cooksville to Toronto, and those communities can be served by the same passenger service. I think that was what you had in mind.

My other comment is on a question asked by the gentlemen over here, I do not know his name.

**Mr. Noble:** Mr. McKinley.

**Mr. Elliott:** Mr. McKinley, thank you. With regard to the freight business enjoyed by the Canadian Pacific in Galt, the Canadian Pacific runs about 20 trains a day through Galt. Many of these trains are through trains of American cars, and the Canadian Pacific enjoys a very lucrative trade and has for many years, running straight-through, nonstop, to Southern Ontario.

In addition, the Canadian Pacific handles about 100 cars a day through Galt. That is the number of cars that stop there, switch to other lines and go up to Kitchener and other communities. It is about 100 cars a day. In addition, they handle two trainloads of gravel which come up from Paris and are then shipped mostly east from Galt every day. That will give you an idea of the amount of business the Canadian Pacific enjoys in our community.

[Interpretation]

**M. Rouse:** Non.**M. Hales:** Très bien.**M. Rouse:** En effet.

**M. Hales:** Vous avez l'argent, soyez ferme dans votre négociation, ne leur donnez pas. Je crois que c'est tout monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci monsieur Hales. Monsieur le maire, pourriez-vous clarifier une déclaration que vous avez faite? Avant les rencontres de janvier, avez-vous averti le greffier de ce comité que vous seriez présent à cette séance?

**M. Rouse:** Oui monsieur.

**Le vice-président:** Je crois comprendre que cela n'a pas été consigné par écrit dans le compte rendu et c'est pour quoi vous n'avez pas été averti.

**M. Rouse:** Cela a été versé au dossier par—je ne crois pas avoir sa lettre avec moi—par un monsieur de Preston. Non je n'ai pas la lettre. Je suis désolé: je l'avais dans mon dossier mais je l'ai probablement enlevé hier soir, car je ne m'attendais pas à ce que l'on me pose cette question. Mais ceux qui ont demandé cette réunion ont écrit la lettre.

**Le vice-président:** Merci beaucoup monsieur le maire.

**M. Rouse:** Quant à nous, nous devons venir avec eux et présenter notre mémoire. Ils étaient ici et nous aussi; mais nous sommes tous repartis très tôt car nous n'avions rien à faire.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, Monsieur Noble.

**M. Noble:** Monsieur le président, je crois que ce témoin voudrait dire quelque chose.

**Le vice-président:** Très bien monsieur.

**M. Elliot:** J'aurais une ou deux remarques à faire sur une question qui a été posée. La première touche la question suivante: quelles autres localités seraient desservies par le service-voyageurs qui va à Galt? La ligne Galt, à l'est de Galt, passe par Milton, Streetsville et Cooksville jusqu'à Toronto, et toutes ces localités peuvent être desservies par le même service-voyageurs. Je crois que c'est ce que vous pensiez.

Mon second commentaire porte sur une question posée par ce monsieur dont je ne sais pas le nom.

**M. Noble:** Monsieur McKinley.

**M. Elliot:** Merci. En ce qui a trait le transport de marchandises par le CP à Galt, cette compagnie a 20 trains qui vont à Galt chaque jour. Un bon nombre de ces trains sont directs et composés de wagons américains, et le CP trouve là une affaire très lucrative; depuis plusieurs années, ce convoi fait le trajet direct, sans arrêt, jusqu'au sud de l'Ontario.

En plus de cela, le CP envoie environ 100 wagons par jour à Galt. C'est là le nombre de wagons qui arrêtent là, qui sont aiguillés sur d'autres lignes et qui vont vers Kitchener et d'autres localités. En plus, il y a deux chargements de gravier qui viennent de Paris et qui sont envoyés surtout à l'est de Galt, chaque jour. Cela vous donnera une idée de l'importance du trafic dont profite le CP dans notre communauté.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. Mr. Noble.  
**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I would like to ask the Mayor how many people he estimates would travel by rail out of Galt per day?

• 1146

**Mr. Rouse:** As I said before the people who were interested in this problem did not realize that the CPR really intended to cut off the passenger service off and that is why we were not supported more at Scarborough. Then we did not have the support of anybody west of Galt, which we should have had, London, Woodstock, Ingersoll, Chatham, all the way through, but they did not realize they were going to be affected and when it was indicated later that the CNR might take steps to cut-off their service, I was just hoping, so help me, that they would cut the whole darn thing off and then we would have representation from all of western Ontario.

You will find from the letters that I have presented to the Committee, that many, many people who had been using these trains will use them again if the service is provided at a time so that they can get into Toronto like it used to be; leaving Galt at say 9.00, in Toronto by maybe 10.10. Then have a whole day and can come back at 5.30 or 5.45 and be in Galt by 7.00 or by 6.00 whatever the schedule would be. It has to be at a time when it is valuable to the citizens, when it is valuable to the business people and valuable to anybody that wants to use it and they will use it if it is right.

**Mr. Noble:** There is no doubt that a lot of your people are still using the railroad, they are travelling someplace to get on the train to go to some of these places, to the University of Western Ontario or to Toronto or to wherever they are going. Now, how far do they have to travel to get on the train to take them to these destinations?

**Mr. Rouse:** They can go to Brantford, sit around the station down there, wait for a train to come through or they can go to Kitchener, which some of them do. There are letters among those I filed telling of people who have gone to Kitchener and because of weather conditions or traffic conditions they have missed the train connection by just three or four minutes. The train does not wait. So they have to wait around and they maybe wait for an hour and a half to two hours. I had one experience of a woman who told me, just in January, that she had come down to Galt at Christmas time and she actually spent nine hours travelling between the time she arrived at Galt and the time she arrived back at London to spend two hours in our city with some friends of hers at Christmas. The connections that are so poor and unreliable, it is no wonder people are not using the railways.

**Mr. Noble:** Then you have no public service between Kitchener and Galt or between Brantford and Galt, the two places you catch trains, there is no public service available to people. How would the elder citizens make this trip. Would they have to hire a taxi or how would they get down there?

**Mr. Barlow:** I have the figures on that. If I want to go from Galt to Toronto in the morning, I can catch the CN train in Kitchener. First of all I have to travel 15 miles away from Toronto, then pick up that 15 miles. In other words to go 61 miles I have to travel 90 miles, 100 miles or more. Okay, I can do that. To travel 61 miles to be in Toronto for 9.00 a.m. in the morning I have to leave the bus station on a bus at 5.45 a.m., I have to get down there first. Then I would be in Toronto at 8.55 a.m. by train. The

[Interprétation]

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Monsieur Noble.  
**M. Noble:** Monsieur le président, je voudrais demander au maire combien de personnes, à son avis, prendraient le train à Galt chaque jour?

**M. Rouse:** Comme je vous l'ai déjà dit, les gens intéressés à ce problème n'ont pas réalisé que le CP avait vraiment l'intention de diminuer le service des voyageurs et c'est pourquoi nous n'avons pas eu plus d'appui à Scarborough. Nous n'avons pas eu non plus l'appui des gens de l'ouest de Galt, nous aurions dû l'avoir, de London, Woodstock, Ingersoll, Chatham, et les autres. Ils n'ont pas réalisé qu'ils en seraient affectés. Lorsque l'on mentionnait plus tard que le CN prendrait des mesures pour annuler leur service, j'espérais que nous aurions des représentants de tout l'ouest de l'Ontario.

Vous verrez dans les lettres que j'ai présentées au Comité, que beaucoup, beaucoup de personnes, ayant utilisé ces trains, les utiliseront de nouveau si le service qui leur est offert leur permet d'arriver à Toronto comme auparavant, c'est-à-dire départ de Galt, disons, à 9 heures et arrivée à Toronto vers 10 h. 10. Ils peuvent y passer la journée et revenir à 5 h. 30 ou 5 h. 45 et être à Galt vers 7 heures ou 6 heures selon les horaires. Mais il faut que le service soit offert à une heure qui convient aux citoyens, aux hommes d'affaires etc.

**M. Noble:** Il n'y a pas de doute que beaucoup de vos citoyens utilisent les chemins de fer, et qu'ils se rendent à une gare où ils peuvent prendre le train pour parvenir à leur destination, l'Université de Western Ontario ou de Toronto, ou ailleurs. Quelle distance doivent-ils voyager pour pouvoir prendre le train?

**M. Rouse:** Ils peuvent se rendre à Brantford pour attendre le train ou à Kitchener, comme le font certains. Parmi les lettres que je vous ai apportées, certaines personnes mentionnent que souvent en raison du mauvais temps ou de la circulation elles manquent leur train de trois ou quatre minutes à Kitchener. Le train n'attend pas. Ces personnes doivent attendre pendant une heure et demi ou 2 heures. Une dame n'a dit, aujourd'hui, qu'elle était venue à Galt pendant les Fêtes et qu'il lui a fallu neuf heures de voyage aller retour entre Galt et London, pour passer deux heures avec des amis. Les correspondances sont si mauvaises et si peu sûres, qu'ils n'est pas étonnant que les gens n'utilisent pas les chemins de fer.

**M. Noble:** Vous n'avez donc pas de service public centre Kitchener et Galt ou entre Brantford et Galt, les deux endroits où vous pouvez prendre le train. Comment les gens âgés font-ils le voyage? Peuvent-ils prendre le taxi ou comment s'y rendent-ils?

**M. Barlow:** J'ai des chiffres là-dessus. Si je veux aller de Galt à Toronto le matin, je dois prendre le train du CN à Kitchener. Je dois d'abord m'éloigner de quinze milles de Toronto, puis refaire un autre quinze milles. C'est-à-dire que la distance est de 61 milles mais je dois en couvrir 90 ou cent ou même plus. Très bien, je peux faire cela. Mais parcourir 61 milles pour être à Toronto à 9 heures du matin signifie qu'il nous faut quitter la station d'autobus à 5 h. 45 du matin et d'abord m'y rendre. Je serai ensuite à



[Text]

total trip is three hours and ten minutes to take an hour run to Toronto. This follows all the way through to Brantford, which has better rail passenger services, I understand.

**Mr. Noble:** Is this CN you are talking about?

**Mr. Barlow:** Yes, CN, I am sorry. There just is no bus connection at all suitable to tie me in with any of the trains in or out of Brantford. I would have to drive to Brantford.

I have a map here which I will file with the Committee, which will perhaps help you understand the geographical problem. This road map we have marked up which shows the CPR running almost parallel with Highway 401 and the CN running on each side of it; in other words, the CP splits down the middle going into Toronto from London. I will file this if it will help you to understand what the situation is.

**The Vice-Chairman:** Does the Committee agree to file this as an exhibit?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Noble:** I have a further question, Mr. Chairman. I think your brief suggested there was a possibility that some arrangement might be made for the CNR to run their trains on the CPR tracks to give you service. How would you suggest this might be done. What arrangement do you propose?

• 1151

**Mr. Rouse:** Mr. Chairman and gentlemen, of the six CNR trains that had been operating not long ago, if the CPR does not want to use the tracks for passenger service, let us take two of the CNR trains and let them use the CPR rails to give us the service; the CPR rails are the most direct route.

The subsidy that is being paid by the government to the CNR would discontinue for those trains and we would have some passenger service to our city.

**Mr. Noble:** Is there any interswitching facilities between the CNR and the CPR in the neighbourhood, or how would you arrange to get the CNR equipment onto CPR tracks and operate that way?

**Mr. Rouse:** They can get them over there, but once they get them there they do not keep taking them back, they leave them there.

**Mr. Noble:** I see . . .

**Mr. Rouse:** They run from London through to Toronto and what they do from London to Windsor is up to them.

**Mr. Noble:** That is all, Mr. Chairman.

**Mr. Rouse:** What we want is rail service, preferably from London to Toronto and back again, whether they have the people switched over from London to take a train through to Windsor would have to be worked out by the railways.

We feel that it is the CPR's right to give us rail service. They put all these freight trains that go roaring through Galt but they do not provide any passenger service.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Noble. Mr. Skoberg.

[Interpretation]

Toronto à 8 h. 55. Le voyage est de 3 h. 10 alors qu'il ne devrait prendre qu'une heure. C'est comme ça partout jusqu'à Brantford, qui, si je comprends bien, dispose d'un meilleur service voyageurs.

**M. Noble:** Parlez-vous du CN?

**M. Barlow:** Oui, je m'excuse, du CN. Il n'y a pas de correspondance par autobus possible avec aucun des trains quittant Brantford ou y arrivant. Je dois me rendre à Brantford en voiture.

J'ai ici une carte qui vous aidera peut-être à comprendre ce problème d'ordre géographique. Il s'agit d'une carte routière qui montre les lignes de chemins de fer du CP presque parallèles à l'autoroute 401 et celles du CN circulent de chaque côté. C'est-à-dire que le CP passe au centre pour se rendre de London à Toronto. Je dépose cette carte qui vous aidera peut-être à mieux comprendre la situation.

**Le vice-président:** Le Comité est-il d'accord pour enregistrer cette pièce?

**Des voix:** D'accord.

**M. Noble:** J'ai une autre question, monsieur le président. Dans votre mémoire, vous semblez croire qu'il serait possible de prendre certaines dispositions par lesquelles le CN emprunterait des voies du CP pour votre service. Comment cela peut-il se faire? Quel arrangement proposez-vous?

**Mr. Rouse:** Monsieur le président, messieurs, il y avait six trains du CN il n'y a pas si longtemps; si le CP ne veut plus utiliser les voies pour le service voyageurs, prenons deux trains du CN qui emprunteront les trains du CP pour ce service. La voie la plus directe est celle du CP.

Le gouvernement cessera de payer au CN une subvention pour ces trains, et nous aurions un service voyageurs dans notre ville.

**M. Noble:** Y a-t-il des systèmes d'aiguillage entre le CN et le CP dans le voisinage ou alors comment feriez-vous pour faire passer le matériel du CN ne passe sur les voies du CP?

**M. Rouse:** Nous savons qu'ils peuvent changer de voie, et une fois que le matériel y est, il y reste.

**M. Noble:** Je vois . . .

**M. Rouse:** Ils pourraient circuler de London à Toronto. Ils décideraient eux-mêmes au sujet de London-Windsor.

**M. Noble:** C'est tout, monsieur le président.

**M. Rouse:** Ce que nous voulons c'est un service de chemin de fer, de préférence de London à Toronto et retour. Il faudra que les compagnies décident elles-mêmes si les voyageurs doivent être transférés à London sur un autre train pour Windsor.

Nous croyons que le CP a le droit de nous donner ce service ferroviaire. Ils font passer tous ces trains de marchandise par Galt, mais aucun service voyageur.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup monsieur Noble. Monsieur Skoberg.

[Texte]

**Mr. Noble:** Thank you.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, Your Worship, could you possibly say whether or not the city has protested the decision of the Canadian Transport Commission and have you written to the President of the Canadian Transport Commission on the cancellation of the service?

**Mr. Rouse:** No, sir, because I expected to do that at a hearing here in Stratford. The other one was in Scarborough and it was not very long. Then I never got a copy of their decision until later. By that time we knew there was supposed to be a hearing here in Stratford and we figured we would take the bull by the horns at that time.

**Mr. Skoberg:** If I may, Mr. Chairman, Mrs. George, do you have any indication of the number of senior citizens in the city and the surrounding municipality.

**Mrs. George:** I have the number here: there are 3,184 senior citizens.

**Mr. Skoberg:** Has there been some indication that they would use good rail service if it was offered?

**Mrs. George:** Yes. Definitely, definitely.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Mayor.

**Mr. Rouse:** I might add to that, sir, we have many veterans who have to go to the hospital in London for check-ups and these gentlemen, because of their disabilities, cannot always get somebody to drive them—to London and they used to use the trains; and this is prohibited to them now.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Mayor. Mr. Monteith.

**Mr. Monteith:** Frankly, all my questions have been answered, Mr. Chairman, but there was just one thing. There is CPR passenger service between Toronto and Windsor via Hamilton, Paris, Brantford and so on.

**Some hon. Members:** No. No.

**Mr. Saltsman:** There is nothing west of Toronto.

**Mr. Monteith:** Nothing west of Toronto; no CPR passenger service?

**The Vice-Chairman:** Thank you very much Mr. Monteith. This completes the hearing of the city of Galt. Mr. Howe.

**Mr. Howe:** I have just one question, Mr. Chairman. We are very happy to note that the CNR has its representative here for the Province of Ontario. As Mr. Hales said, we were disturbed that the CTC was not represented. In view of the problems that Galt is having, I wonder if there are any CPR representatives here as observers.

**The Vice-Chairman:** Are there any representatives here from the CPR? Are there any CPR officials here?

**Mr. Howe:** I think this is disgraceful, Mr. Chairman, because after all . . .

[Interprétation]

**M. Noble:** Merci.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, votre Honneur, pourriez-vous me dire si la ville a élevé des objections contre la décision de la Commission canadienne des transports ou si elle a écrit au président de la Commission au sujet de l'annulation du service?

**M. Rouse:** Non, monsieur, je voulais le faire lors d'une audience ici à Stratford. L'autre audience s'est tenue à Scarborough et elle n'a pas été très longue. Je n'avais pas été averti de sa décision tout de suite. A ce moment-là, nous savions déjà qu'il y aurait une audience à Stratford et nous avons cru pouvoir prendre le taureau par les cornes cette fois.

**M. Skoberg:** Je m'excuse, monsieur le président, madame George, connaissez-vous le nombre de personnes âgées dans la ville et aux alentours.

**Mme George:** J'ai le chiffre ici: nous avons 3,184 personnes âgées.

**M. Skoberg:** Ces personnes utiliseraient un bon service ferroviaire s'il était disponible?

**Mme George:** Oui, certainement.

**M. Skoberg:** Je vous remercie monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur le maire.

**M. Rouse:** J'aimerais ajouter, monsieur, que nous avons beaucoup d'anciens combattants qui doivent se rendre à l'hôpital de London pour des examens. Ceux-ci, à cause de leur invalidité, ne peuvent pas toujours trouver quelqu'un pour les conduire à London et ils avaient l'habitude de prendre le train. Maintenant ils ne le peuvent plus.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le maire. Monsieur Monteith.

**M. Monteith:** Franchement, on a répondu à toutes mes questions monsieur le président, mais il y a une petite chose. Il y a un service voyageur du CP entre Toronto et Windsor en passant par Hamilton, Paris, Brantford etc.

**Des voix:** Non. Non.

**M. Saltsman:** Il n'y a rien à l'ouest de Toronto.

**M. Monteith:** Rien à l'ouest de Toronto, aucun service passager du CP?

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup monsieur Monteith. Nous terminons ici l'audition de la ville de Galt. Monsieur Howe.

**M. Howe:** J'ai une seule question, monsieur le président. Nous sommes très heureux de constater la présence ici des représentants du CN pour la province de l'Ontario. Comme l'a dit M. Hales, nous sommes déçus que la Commission canadienne des transports ne soit pas représentée. Étant donné les problèmes exposés par la ville de Galt, je me demande s'il y a ici des observateurs du CP?

**Le vice-président:** Est-ce qu'il y a ici des représentants du CP?

**M. Howe:** Je pense que c'est une honte, monsieur le président, car après tout . . .



[Text]

**An hon. Member:** They are all at the Royal York.

**The Vice-Chairman:** Please address the Chair . . .

**Mr. Howe:** Yes. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Hales:** One question . . .

**The Vice-Chairman:** Just a minute Mr. Hales; after Mr. Saltsman. Mr. Saltsman.

**Mr. Saltsman:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, may I first of all thank you and through you my colleagues in the House of Commons for making special provisions to hear the City of Galt. Originally the hearings were simply to take in the other areas but I appreciate the fact that you have accommodated yourselves so that the City of Galt could be heard today. I would also like to express my appreciation to those from the City of Galt who appeared and their excellent briefs.

• 1156

This Committee, for us—and I am speaking as a citizen of Galt—is a committee of the court of last appeal. We have gone through everything else. I do not think we received fair treatment. We now look to this Committee of the House of Commons to do something on our behalf. I would like to bring some additional facts to the Committee's attention.

At one time the Transport Committee was one of the most important committees, if not the most important committee of the House of Commons. The country was built on the basis of the transportation that was provided in those days. It was the first committee, and I would like to suggest to you, Mr. Chairman, that there is an enormously important role for this Committee to play again because the experts have simply failed to do their jobs. All the various organizations that have been set up to take a look at the transportation system in Canada just have not worked. Therefore, if there is going to be recourse, it has to be through this Committee.

We were asked earlier by Alderman McMillan from the City of Stratford whether you were going to do anything. I certainly hope so because this Committee, if I may recall, was the first committee of the House of Commons ever to go out to the people of Canada. The first time in the history of Canada that a committee of the House of Commons ever went out, the Transportation Committee was the one to do it. It did that on a western tour. It was the first one to attempt participatory democracy, and I hope that that particular purpose will prove its value in our deliberations and our recommendations later on.

There are too many entrenched interests in the transportation business, too many people grinding their own axes and too many people who cannot see the forest for the trees. I would like to bring some of these things to your attention.

One of the things that emerged from the hearings of the last couple of days is the lack of morale in the entire railroad system, the lack of confidence between labour and management. This once proud service is no longer a proud service. All kinds of things have happened in transportation that have lowered people's view of it. They are demoralized and something has to be done to restore that.

The transportation board's terms of reference are much too narrow and much too rigid. They do not take into account the long-term transportation needs of our society. They seem to be totally preoccupied with the question of

[Interpretation]

**Une voix:** Ils sont tous au Royal York.

**Le vice-président:** Veuillez s'il vous plaît vous adresser à la présidence . . .

**M. Howe:** Oui. Je vous remercie, monsieur le président.

**M. Hales:** J'ai une question . . .

**Le vice-président:** Un instant monsieur Hales, vous prendrez la parole après M. Saltsman. Monsieur Saltsman.

**M. Saltsman:** Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais tout d'abord vous remercier et par votre intermédiaire remercier mes collègues de la Chambre des communes d'avoir pris des dispositions spéciales pour entendre la ville de Galt. Initialement, ces audiences avaient pour but d'entendre le témoignage de représentants d'autres régions mais je suis très reconnaissant du fait que vous ayez rendu possible la comparution de la ville de Galt aujourd'hui. J'aimerais aussi remercier les citoyens de Galt qui ont présenté des mémoires excellents.

Pour nous—et je parle comme citoyen de Galt—ce Comité est un dernier recours. Nous avons déjà fait tout notre possible. Je ne crois pas qu'on ait été juste envers nous. Nous attendons maintenant que ce Comité de la Chambre des communes nous vienne en aide. Il y a d'autres faits que j'aimerais signaler au Comité.

Autrefois, le Comité des transports était un des plus importants comités de la Chambre des Communes, sinon le plus important. Notre pays s'est construit grâce au système de transport fourni à cette époque. Le Comité des transports a été le premier comité, et je vous suggérerais, monsieur le président, qu'il a toujours un rôle très important à jouer puisque les experts n'ont simplement pas fait leur devoir. Tous les organismes établis pour étudier le système de transport au Canada n'ont abouti à rien. S'il reste un recours c'est bien ce comité.

Tout à l'heure M<sup>me</sup> McMillan, échevin de la ville de Stratford, vous a demandé si vous aviez l'intention de faire quelque chose. Je l'espère ardemment parce que ce Comité de la Chambre des communes était le premier à se mettre vraiment à la portée du peuple du Canada. Sa tournée dans l'Ouest a été le premier voyage fait par un comité. Il a été le premier à s'adonner à la démocratie de participation et j'espère que cet esprit va nous être utile dans nos discussions et dans nos recommandations ultérieures.

Il y a trop de monde dans cette affaire et trop de gens qui rongent leurs freins et qui ne peuvent distinguer les arbres de la forêt. J'aimerais porter quelques-uns de ces faits à votre attention.

Pendant les derniers jours, nous avons pu constater la démoralisation qui existe dans l'ensemble du service ferroviaire, l'absence de confiance entre les employés et la direction. Ce service autrefois fier ne l'est plus. Toutes sortes d'événements l'ont diminué aux yeux du public. Il faut faire quelque chose pour remédier à cette situation.

Le mandat de la Commission canadienne des transports est trop étroit et manque de souplesse. Il ne tient pas compte des besoins à long terme de notre société dans le domaine des transports. Il semble se préoccuper entièrement de l'aspect économique immédiat de la question, et ce n'est pas là l'essentiel. Je ne veux pas critiquer trop sévèrement la CTC. Je pense que c'est là le mandat qu'elle a reçu en vertu de la loi adoptée par la Chambre des communes en 1967. Comme je l'ai déjà dit, cette loi n'a pas eu les résultats voulus et devrait être révisée.



## [Texte]

the immediate economics of the situation, and I think they are missing the point completely. I am not saying this to be excessively critical of the CTC. I think those were their terms of reference under the legislation that the House of Commons passed in 1967. That legislation, as I said earlier, has not worked and should be reviewed.

I pointed out earlier that there has been lack of co-operation between municipalities in terms of coming to each other's assistance at a time when that assistance was needed. A transportation system stands or falls on the total concept. We are beginning to see this now. If the feeder lines from Wiarton or Goderich or somewhere else do not come down to meet the main line, then the main line is not going to have any passengers and the first thing you know, people will say, abandon the main line. If something happens in Galt, it affects everyone else. If something happens in Chatham, it affects all of us. There is a need for us to see transportation in this particular context.

I would also like to point out my very great disappointment in the behaviour of the provincial government in Ontario.

On Monday we received a brief from the provincial government; it was an excellent brief. I only wish that the sentiments they expressed in that brief were backed up by their actions.

If we go back to the hearings that were held for the discontinuance of passenger service for the City of Galt, the Province of Ontario not only did not support the City of Galt but they actively campaigned to have that line abandoned.

• 1201

What has been visible is that the province of Ontario has made a decision to downgrade all development west of Toronto in favour of east of Toronto. The council representing the Government of Ontario fought like tigers to save every little line east of Toronto because that fitted in with the greater Toronto plan. You could even see it with the location of the airport from over 50 sites that were available. They decided on the site east of Toronto. It may very well be the best site. I do not know. But there is a pattern that is emerging there.

Because this is a delicate thing, I do not really want to be critical in any political sense. But I am concerned that the national objectives of transportation can be frustrated by provincial priorities. Those provincial priorities may be well and good for the province, and maybe we, as a national body, might agree with those priorities. But I do not think these deals should be made under the table as they seem to be made, trading off one area for another area. That is not fair. If we are going to have co-operation, I think that co-operation has to be open where all of us can see it.

I was pleased with the brief presented by the provincial government, and I am hopeful that this represents a change of view on their part, and I am hopeful that we can sit down and so something.

I hope this Committee will accept the recommendation that the lines that have been abandoned, or the lines that have been discontinued, will be restored so we can sit down and take another look at the whole transportation system in southern Ontario.

There is a total lack of co-ordination and planning. Our highways do not relate to buses; the buses do not relate to trains; the CPR does not relate to the CNR; and it is costly in the extreme. This is no longer a question of public

## [Interprétation]

Tout à l'heure je signalais l'absence de coopération entre les municipalités au moment où elles auraient dû le faire. On n'aura jamais de succès si on n'envisage pas le système de transport comme un tout. Nous commençons maintenant à nous en rendre compte. Si les correspondances de Wiarton, de Goderich ou d'autres localités n'apportent pas leurs quotas de voyageurs, alors il n'y aura pas de passagers sur la ligne principale et puis on va dire qu'il faut supprimer ce service. Ce qui se passe à Galt ou à Chatham ou dans n'importe quelle autre ville nous influence tous. C'est de cette façon qu'il nous faut envisager le système de transport.

J'aimerais aussi signaler la très grande déception que m'a causée le comportement du gouvernement provincial d'Ontario.

Lundi, le gouvernement provincial nous a présenté un mémoire excellent. C'est dommage que leur action ne soutienne pas les bons sentiments qu'il y exprimait.

Pour en revenir aux audiences sur la suppression du service voyageur pour la ville de Galt, non seulement la province n'a pas appuyé la position prise par la ville de Galt, elle a même fait une campagne pour la suppression de cette ligne.

Il est évident que la province de l'Ontario a pris la décision de laisser périliter l'ouest de Toronto au bénéfice de l'est. Le conseil représentant le gouvernement s'est battu comme un lion pour sauver la moindre petite ligne à l'est de Toronto parce que cela faisait partie du plan d'aménagement métropolitain. Le choix du site de l'aéroport en a été la preuve éclatante. L'est a été choisi. C'est

peut-être le meilleur endroit, mais il est évident qu'il s'agit d'un plan d'ensemble.

Je sais que c'est un problème délicat et je ne veux pas faire de critique à caractère politique. Cependant, le fait que les objectifs nationaux de transport soient entravés par les priorités provinciales me préoccupe énormément. Ces priorités provinciales sont peut-être excellentes pour la province, et en tant qu'organisme national nous pouvons parfois être d'accord avec elles. Toutefois, je ne pense que cela devrait se faire sous la table comme cela semble être le cas. Échanger une région contre une autre n'est pas juste. Si nous voulons qu'il y ait une réelle collaboration, il faut qu'elle se fasse au grand jour.

Le mémoire présenté par le gouvernement provincial m'a satisfait; j'espère que c'est le signe d'un changement dans son attitude et que nous parviendrons à régler certains problèmes.

J'espère que notre recommandation de rétablir les lignes qui ont été supprimées sera approuvée par le Comité afin que nous puissions examiner de nouveau le système de transport du sud de l'Ontario dans son ensemble.

Il y a un manque total de coordination et de planification. Nos autoroutes ne sont pas faites pour les autobus qui n'assurent pas la correspondance avec les trains. Les horaires du CP et du CN ne se complètent pas, et en définitive tout revient plus cher. Il ne s'agit plus d'une lutte entre service public et service privé mais de l'établissement d'un réseau de transport approprié.

S'il n'y a ni planification ni coordination et qu'on permet toujours la prolifération anarchique des moyens de transport, on se retrouve inéluctablement sans rien de valable du tout.

J'aimerais vous faire part d'un cas qui s'est présenté à nous lors d'une de nos audiences dans l'ouest à propos



**[Text]**

ownership versus private ownership. It is a question of how we get adequate transportation.

If you do not do any planning and co-ordination with these things, and you go on the old shibboleth of the more transportation the better, the first thing you know, you have not got any transportation at all.

I would like to recall a case that we ran into in western Canada on our hearings in one of the small towns that had good rail transportation services. They were not satisfied with that. They invited in a bus to compete. They thought competition would be a good thing. They were not satisfied with one bus company. They invited in two bus companies. Not willing to leave it at that, they invited in a feeder airline. And the first thing that happened, the airline could not make a living, the buses could not make a living, and the trains were lost. This is what I mean by absence of co-ordination. On top of that, I understand they campaigned for better highways.

This is what is going on, not only in this area but across the whole country. I do not pretend for a minute, Mr. Chairman, that there is an easy answer or that I possess that easy answer. What I am suggesting is that this Committee has an awfully big responsibility on its hands, and there is an awfully big job that needs to be done.

I took a look at this matter of whether we could have interchanging lines between the CNR and the CPR in order to get some passenger service back into Galt. It is very difficult. Actually we have to use the CPR line.

I agree completely with the representation made by His Worship and Alderman Barlow, that if the CPR wants to do business in Galt, they had better show some responsibility towards passengers as well. Perhaps the time has come to say to the CPR, "You are not in the railroad business anymore the way you are operating," because, in fact, they are virtually out of the passenger business.

If you go down to the Union Station in Toronto and take a look at the board, CNR departures and CNR arrivals go all the way down to the bottom. If you take a look at the CPR board, at the arrivals and departures, you wonder why they have a board at all. There are four trains coming into Toronto—two of them small feeders—one of them going to Niagara Falls, and one of them the transcontinental that they still have not figured a way of getting out of.

For all practical purposes, they are not in the passenger business any longer. They have abdicated that right, and I am suggesting that they are abdicating the right as a railroad.

What are the consequences of this sort of thing? The consequences are that they will destroy the CNR, because it is very nice for the CPR now. They can roll freight over that line from Windsor to Toronto without any stops whatsoever. When the city of Galt gets its overpass, it is going to be that much easier. People will say, we will ship our freight by CPR. They can move it right through. The CNR have to run passengers on its rails. Is that a way to treat the national railroad? Then we will have to subsidize the CNR and then the great cry will arise, "Look, public enterprise: it is lousy, it is no good. Look at the CPR how profitable they are." Of course, they are going to be profitable when they do not have to take passengers. But this is what we are doing and unless we come to grips with this sort of thing, unless we realize the future implications of shoving all the passengers on to the CNR, and the CNR with all its faults and it has many faults, at least has tried to do a job with passengers.

**[Interpretation]**

d'une petite ville qui avait de très bons services de chemin de fer. Cela ne satisfaisait pas les habitants. Ils invitèrent alors une compagnie d'autobus à venir s'installer, car ils pensaient que la concurrence aurait des effets positifs. Cela ne leur a pas suffi, et ils firent venir deux compagnies d'autobus. Ne voulant pas en rester là, ils ont fait appel aux services d'une compagnie aérienne. Et bien entendu, ce qui devait arriver arriva, la compagnie aérienne n'était pas rentable, les compagnies d'autobus non plus et le chemin de fer périssait. C'est un parfait exemple de ce manque de coordination dont je parle. J'ai oublié qu'en plus de cela ils avaient réclamé à corps et à cris de meilleures autoroutes.

C'est ce qui se passe dans tout le pays. Je ne prétends pas un instant, monsieur le président, qu'il existe une solution facile ou que je la connaisse; mais je prétends que ce comité a une énorme responsabilité et qu'un travail immense doit être accompli.

J'ai rapidement étudié cette question de lignes de correspondance entre le CN et le CP afin de rétablir un service de voyageurs à Galt. C'est très difficile. A l'heure actuelle, il faut utiliser la ligne du CP.

Lorsque M. le maire et M. Barlow disent que si le CP veut que la gare de Galt soit rentable, il ferait mieux d'abord de s'occuper un peu plus des voyageurs, je suis tout à fait d'accord. Le temps est peut-être venu de dire au CP: «De la manière dont vous fonctionnez, vous ne faites plus partie des chemins de fer,» car, en fait, la clientèle voyageurs leur a pratiquement échappé.

Il suffit de regarder le tableau de CN à la gare de Toronto pour s'apercevoir que les colonnes sont remplies de départs et d'arrivées. Si vous regardez le tableau du CP vous vous demandez même pourquoi ils en ont un. Quatre trains arrivent à Toronto, dont un à destination des Chutes Niagara, et un autre, le transcontinental, dont il n'a pas encore réussi à se débarrasser.

Pour toutes sortes de raisons pratiques, le CP n'a plus de service-voyageurs. Il a aliéné ce droit, et je suppose qu'il fait de même de son titre de compagnie de chemin de fer.

Quelles sont les conséquences d'une telle situation? Le CN disparaîtra car tout va pour le mieux pour le CP à l'heure actuelle. Le CN peut transporter les marchandises entre Windsor et Toronto sans avoir même à s'arrêter. Lorsque le problème de Galt sera réglé, cela sera encore plus facile. Les gens expédieront leurs marchandises par le CP. Il peut les transporter directement. Le Canadien National doit transporter les voyageurs. «Est-ce une façon de traiter les chemins de fer nationaux? Il nous faudra ensuite accorder des subventions au Canadien National et on protestera que l'entreprise publique ne vaut rien alors que le Canadien Pacifique est rentable.» Il sera évidemment rentable s'il ne transporte pas de voyageurs. C'est cependant ce qui se produira si nous ne réglons pas ce genre de problèmes, si nous ne reconnaissons pas les conséquences qu'entraînera la prise en charge de tous les passagers par le Canadien National qui, malgré ses défauts, a essayé d'assurer un service de voyageurs.

Je ne voudrais pas que l'on supprime les services actuels de voyageurs sur les lignes du Canadien National. Je voudrais qu'il en existe davantage pour desservir non seulement les villes comme Galt, mais aussi d'autres régions. Si nous ne prenons pas des mesures rapidement, l'ensemble du système de transports sera encore plus désastreux qu'il ne l'est maintenant. Bien qu'il semble facile d'abandonner les transports publics, bien que la CCT semble décider facilement d'abandonner les services de voyageurs, si le

[Texte]

• 1206

I do not want to see the passenger services that now exist on CNR lines removed. I would like to see additional ones put on to service places like Galt, and Galt is not the only one, there are other areas. But unless we take some action soon we are going to see the whole transportation system in an even worse mess than it is in now. Although public transit seems to be easy to give away, although the CTC does not seem to have much difficulty in making up its mind to abandon passenger services, once the CPR starts rolling freight over those lines, how in the world are you ever going to convince them to put passengers back on those lines again. In a world where public transit is becoming more and more important, where the benefits of public policy are becoming apparent—because it is not just the cost of the transportation that is involved, there are all kinds of other things that have to be taken into consideration—I think this is a deplorable development.

I could go on, Mr. Chairman, but I do not wish to abuse the very kind consideration that you have extended to me and to my colleagues from the City of Galt. I only want to reiterate the importance of these considerations and to echo the hope that so many have that this Committee will in fact do something to stop the downgrading of transportation in Canada.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Saltzman. Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, on a point of order, just so the record will be kept straight. I think Mr. Saltzman said that the Province of Ontario did not appear at the hearing for the CPR as far as Galt was concerned.

**Mr. Saltzman:** They did appear, but against Galt.

**Mr. Hales:** But against Galt because they were not interested in maintaining the railway lines in Ontario. I would like to say that the Province of Ontario appeared at the hearing in Guelph in support of keeping the railway open and operating as far as passengers were concerned. They appeared at the hearing in Owen Sound and put a very strong brief in that connection. I do not think it is fair to say that the Province of Ontario was not interested in the discontinuing of passenger services in Ontario.

**Mr. Saltzman:** Mr. Chairman, on that point of order and in an attempt to be fair, I have to point out that the facts are the facts, that the Province of Ontario appeared in opposition to the application of Galt for continuance of those passenger services. They seemed to have had a change of heart. I would sincerely have been glad to welcome the Honourable Eric Winkler down at Scarborough and to have him give those eloquent words on our behalf as he did on behalf of the others. This may indicate a change of heart on the Province of Ontario and if that is so it is a very welcome change of heart as far as I am concerned. But the fact is that they did support the abandonment of rail lines through Galt.

**Mr. Hales:** In the form of a brief?

**Mr. Saltzman:** That is right and their counsel suggested that we take a bus to Kitchener. When we pointed out to him the difficulties of it, he dismissed it.

[Interprétation]

Canadien Pacifique commence à transporter des marchandises sur ces lignes, comment pourra-t-on le convaincre de rétablir un service de voyageurs? A une époque où les transports publics prennent de plus en plus d'importance, ou commencent à apparaître les avantages d'une politique publique—car il faut prendre en considération non seulement les coûts de transport mais aussi un certain nombre d'autres facteurs—je pense que la situation est déplorable.

Je pourrais poursuivre, monsieur le président, mais je ne veux pas abuser de votre patience à mon égard ni à ce lui de mes collègues de la ville de Galt. Je tiens simplement à souligner à nouveau l'importance de ces problèmes et à souhaiter, comme beaucoup d'autres, que le Comité s'efforce de mettre fin à la détérioration des transports au Canada.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Saltzman. Monsieur Hales.

**M. Hales:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement pour que le procès-verbal soit juste. Je crois que M. Saltzman a dit que la province de l'Ontario n'avait pas comparu lors de l'audience avec le Canadien Pacifique sur la ville de Galt.

**M. Saltzman:** Il a comparu, mais en désaccord avec la ville de Galt.

**M. Hales:** En désaccord avec Galt, car il ne voyait pas l'intérêt de conserver les lignes de chemins de fer en Ontario. Je tiens à dire que la province de l'Ontario a comparu à l'audience de Guelph et s'est manifestée en faveur du maintien des services de voyageurs. Il a comparu à l'audience d'Owen Sound où il a déposé un mémoire complet. On ne peut pas dire que la province de l'Ontario ne s'est pas intéressée à la suppression des services de voyageurs en Ontario.

**M. Saltzman:** Monsieur le président, pour essayer d'être juste, je voudrais souligner que les faits sont là, que la province de l'Ontario s'est opposée à la demande faite par Galt de conserver les services de voyageurs. Elle semble avoir changé d'avis. J'aurais été très heureux d'accueillir l'honorable Eric Winkler à Scarborough et de l'entendre plaider brillamment en notre faveur comme il l'a fait pour d'autres. Il se peut que la province de l'Ontario ait changé d'avis et, si tel est le cas, j'en suis très heureux. Il reste cependant qu'elle s'est montrée en faveur de la suppression des lignes de chemins de fer à Galt.

**M. Hales:** Sous forme de mémoire?

**M. Saltzman:** Oui, et leur conseiller nous a suggéré de prendre l'autobus pour aller à Kitchener. Lorsque nous lui avons fait remarquer ces difficultés, il a abandonné la question.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Saltsman. Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I just want to say a word after what Mr. Saltsman has said. The reason I am mentioning it is also because the City of Galt brief on page 3, says:

The CN on the other hand with some government urging and assistance have expanded some of their passenger services.

Mr. Chairman, I certainly do not hold a torch for the Canadian Pacific Railway. I have been as critical of them as possible, but I want to let everybody know here that it is not just the CPR who is on trial here today.

**An hon. Member:** Hear, hear.

• 1211

**Mr. Whicher:** The people who have let us down in this area, with the exception of the City of Galt, that I respect greatly, are the Canadian National Railway. On the other hand, Mr. Saltsman gives the impression that the CN, because they are public enterprise, have done a great job. Let me tell you, they have done a job where they should step down to the bottom of the class as far as I am concerned. If there is a prize for inefficiency, it would be a tie between the two railways. It would be a tie.

I might just say one more thing, about the bus companies. Perhaps they have people here today listening to this. I think we would have to give three prizes because none of them are any good. None of them are any good. That is why we are sitting here.

I agree with Mr. Saltsman that we are here as the court of last appeal really and I hope that we live up to the expectations of the lady alderman from Stratford who gave us a very good challenge in the first paragraph of her brief. Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, sir. This completes the hearing of the City of Galt brief and on behalf of the Committee I would like to thank Mayor Gordon Rouse, Alderman William Barlow, Mr. Walter Elliott and Mrs. Fred George. Thank you very much. Mayor Rouse.

**Mr. Rouse:** Mr. Chairman, may I have the privilege of giving you a little information? On the petitions that I have given you, there are 3,848 signatures. On an average of three persons per home, this represents more than 11,000 people. On the news ads, there were 132 separate replies and you have in your possession now 109 individual letters. I would just like to have your assurance that these will go to the Minister of Transport and that they will not be lost.

**The Vice-Chairman:** I can assure you of that, sir.

**Mr. Rouse:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. Gentlemen, this meeting is adjourned until 2.00 p.m. when we will hear the Brotherhood of Locomotive Engineers and the Brotherhood of the United Transportation Union.

AFTERNOON SITTING

• 1356

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, I will call to the front Mr. Gordon, representing the Brotherhood of Locomotive Engineers, and Mr. Moses, representing the Brotherhood of United Transportation Union (Trainmen). Mr. Gordon and Mr. Moses.

[Interpretation]

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Saltsman. Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Monsieur le président, je n'ajouterais qu'un mot à ce qu'a dit M. Saltsman. Il est dit, à la page 3 du mémoire de la ville de Galt:

A l'inverse, le CN, avec l'encouragement et l'appui du gouvernement, a augmenté l'importance de son réseau ferroviaire de trains de voyageurs.

Monsieur le président, je ne fais aucun compliment aux chemins de fer du Canadien Pacifique. Je les ai beaucoup critiqués, mais je voudrais que chacun sache que nous ne faisons pas seulement le procès du Canadien Pacifique.

**Une voix:** Bravo.

**M. Whicher:** A l'exception de la ville de Galt, que je respecte beaucoup, les coupables sont les chemins de fer du Canadien National. D'autre part, M. Saltsman donne l'impression qu'étant une entreprise publique, le Canadien National est un service excellent. Pour ma part, je pense qu'il est lamentable. S'il existait un prix d'inefficacité, il serait disputé entre les deux compagnies de chemins de fer.

J'ajouterais quelques mots sur les compagnies d'autobus, dont certains représentants sont peut-être présents. Je crois qu'il faudrait accorder trois prix car aucune d'entre elles n'est efficace. C'est pourquoi nous siégeons ici.

Je pense, comme M. Saltsman, que nous représentons un tribunal de dernière instance et j'espère que nous répondrons aux espoirs de la conseillère municipale de Stratford, dont le premier paragraphe du mémoire nous lance un excellent défi. Je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie. Ceci met fin à l'audience du mémoire de la ville de Galt et, au nom du comité, je tiens à remercier le maire, M. Gordon Rouse, le représentant municipal, M. William Barlow, M. Walter Elliott et M<sup>me</sup> Fred George. Je vous remercie. Monsieur le maire.

**M. Rouse:** Monsieur le président, puis-je me permettre de vous donner certains renseignements? Les pétitions que je vous ai données contiennent 3,848 signatures. Sur une moyenne de trois personnes par famille, cela représente plus de 11,000 personnes. Les journaux ont publié 132 réponses individuelles et vous avez maintenant 109 lettres de particuliers. Je voudrais avoir votre assurance qu'elles parviendront au ministre des Transports et ne seront pas perdues.

**Le vice-président:** Je peux vous en assurer.

**M. Rouse:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie. Le comité est ajourné jusqu'à deux heures de l'après-midi, lorsque nous entendrons la Fraternité des mécaniciens de locomotives et la Fraternité du Syndicat uni des Transports.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le vice-président:** Je demanderai à M. Gordon, représentant de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, et à M. Moses, représentant de la Fraternité du syndicat uni des transports (employés de train), de s'approcher. Messieurs Gordon et Moses ont la parole.

## [Texte]

**Mr. William A. Moses (Brotherhood of United Transportation Union (Trainmen):** Mr. Chairman, this is our brief, from the UTU and the Locomotive Engineers and the railroad employees of Stratford.

We will not make any suggestions on ecology or pollution, overcrowded highways, nor the lumbering highway giants represented by vans, mobile homes, trailers, buses, trucks, campers and such. These we will leave to better qualified bodies to bring to the notice of the Standing Committee. Along with our recommendations we would like to bring to your attention matters observed in connection with our work.

After the Railway Transport Committee hearing held in March 1970 on an application by the Canadian National and Canadian Pacific Railways to discontinue passenger service from Stratford to Goderich, from Guelph to Toronto and all service on the Bruce peninsula, the Railway Transport Committee agreed to eliminate all but the Guelph to Toronto service, which is a commuter service. All that section of the province north and west of the Guelph-London CNR main line was abandoned to pre-Confederation travelling conditions. Granted there are highways in this area, but they are narrow, winding, twisted roads. There are also some types of bus service but it is not geared to fast service and good connections except to Toronto.

The Railway Transport Committee has shown no interest in this area since it permitted the railways to discontinue their passenger service. There has been little or no improvement in the bus service. There has been no follow-up investigation to find out how previous users of passenger service have fared. The Railway Transport Committee has shown utter disregard for the people in this section of the province.

In retrospect, at the hearings concerning the discontinuance of passenger service between Toronto and Markham and the CNR and CPR transcontinental passenger trains, greater consideration was given the users or the potential users of these services. The Toronto-Markham service was extended to Stouffville and the frequency increased. The transcontinental service application is being held in abeyance until a rationalized plan can be evolved.

It is apparent that the Railway Transport Committee is interested only in picking up loss of commuter service or transcontinental trains. Whatever losses are involved in these services are picked up by the federal government. The taxpayers in this area are subsidizing passenger service to which they have no connections or availability. They have been denied the right by the Railway Transport Committee.

The Bruce peninsula has a great potential as a recreational area and an industrial area. It is true it is remote from large cities but it could be an advantage with adequate rail facilities. There will be plentiful supplies of power for industry along with an abundance of water. The recreational potential is the best in Canada. To deny this area good service is equivalent to condemning it to a depressed area and the people to second-class citizens. They are being isolated and forced to seek a livelihood in more accessible centres.

It is our submission that this Committee recommend to the Railway Transport Committee to consider the rationalization of passenger service in this area, at least to the extent of re-establishing the Stratford to Goderich and the Southampton to Toronto services. This will at least give

## [Interprétation]

**M. William A. Moses (Fraternité du syndicat uni des transports (employés de train)):** Monsieur le président, je vais présenter le mémoire préparé conjointement par le syndicat uni des transports (SUT), les mécaniciens de locomotives et les cheminots de Stratford.

Nous n'allons pas proposer de solution aux problèmes de l'écologie, de la pollution, de la congestion des routes, ni des géants encombrants de la route que sont les camions-remorques, les maisons mobiles, les remorques, les autobus, les camions, les camionnettes et autres véhicules similaires. Nous laisserons à des organismes mieux qualifiés le soin d'en saisir le comité permanent. En même temps que nos recommandations, nous aimerions soumettre à votre attention des faits observés en rapport avec notre travail.

Après que le Comité des transports par chemin de fer a tenu audience en mars 1970 sur le projet des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique d'interrompre leurs services-voyageurs entre Stratford et Goderich, Guelph et Toronto, et tout service dans la péninsule de Bruce, le Comité des transports par chemin de fer a accepté la suppression de tous les services sauf le service Guelph-Toronto (qui est un train de banlieue). Toute la partie de la province située au nord et à l'ouest de la voie principale Guelph-London du CN a été réduite aux moyens de communication qui existaient avant la confédération. Certes il y a maintenant des routes dans cette région, mais elles sont étroites et sinueuses. Il existe également certaines lignes d'autobus, mais ces services ne sont pas rapides, et il n'y a pas de correspondance facile, sauf pour aller à Toronto.

Le Comité des transports par chemin de fer n'a montré aucun intérêt pour la région depuis qu'il a permis aux chemins de fer de supprimer leurs services-voyageurs. Il y a eu peu d'améliorations, ou pas du tout, pour ce qui est du service d'autobus. On n'a pas fait d'enquête, à la suite de cette décision, pour voir comment les anciens usagers du service-voyageurs s'en étaient tirés. Le Comité des transports par chemin de fer a manifesté un désintéressement total pour les gens de cette partie de la province.

Après coup, on constate que lors des audiences concernant la suppression du service-voyageurs entre Toronto et Markham et des trains de voyageurs transcontinentaux du CN et du CP, on a accordé une plus grande attention aux usagers ou aux éventuels usagers de ces services. Le service Toronto-Markham a été prolongé jusqu'à Stouffville et la fréquence des trains a été augmentée. Le projet de service transcontinental est suspendu jusqu'à ce qu'on puisse élaborer un plan rationnel.

Il est évident que le Comité des transports par chemin de fer ne s'intéresse qu'à assumer les pertes des trains de banlieue ou des trains transcontinentaux. Les pertes qui sont en cause dans ces services sont assumées par le gouvernement fédéral. Les contribuables de la région subventionnent alors un service-voyageurs avec lequel ils ne peuvent pas correspondre ou qui ne leur est pas accessible. Le Comité des transports par chemin de fer leur a refusé ce droit.

La péninsule de Bruce offre beaucoup de possibilités comme région touristique et industrielle. Il est vrai qu'elle est éloignée des grandes villes mais cela pourrait être un avantage si elle avait des services de transport ferroviaire satisfaisants. Elle possède toute l'électricité nécessaire à l'industrie, de même que de l'eau en abondance. Les possibilités touristiques de la région sont les meilleures du Canada. Refuser à cette région un bon service équivaut à



[Text]

the taxpayers in this area accessibility to service they are now subsidizing.

• 1401

Failure to provide this service will give the railways carte blanche to downgrade all service in this area. This process already began after permission was received to eliminate the passenger service. All regular freight services to Kincardine and Southampton were discontinued. These communities are served on a hit-and-miss basis; in fact, business in these areas is discouraged. The CNR will probably argue that they are establishing a new run from Toronto to Douglas Point, but this is only to serve one customer, the Ontario Hydro Electric Commission.

To observe the discouragement of service, it is only necessary to go back one year. Granted the winter was severe, but for three weeks the CNR neglected to open up its lines to the Bruce Peninsula. Cattle shippers were told to truck their stock from Stratford or Listowel or their shipments would be sent back to Toronto. In fact, some of the cattle were trucked from Toronto by the consignee. If the Ontario Department of Highways could keep its highways open, is it not plausible that the CNR could open up its lines in order to serve its customers if it were interested in giving service to this area?

Another incident in regard to poor service which occurred recently, in fact in November, was the complaint by cattle shippers of the high rate of dead cattle received in their shipments. This could be traced back to poor connections from Toronto to the consignee. This stock takes from 12 to 16 hours to go from Guelph or Stratford to their destination 50 to 60 miles away. This slowdown of service seems to arise as a result of the elimination of passenger service, as many or more cars of stock were handled when there was passenger service on these lines as there is now, with less dead stock.

It is apparent that the Canadian National Railways are adopting the practices of its American counterparts, first, we eliminate the passenger service, then abandon the branch lines, then sell off real estate and go into bankruptcy. In other words, they will take all the juice and leave the pulp.

In order to maintain a good railway system, it has become apparent through observation of the railroad practices in the United States that good passenger service will be maintained, only not on all main lines but also on branch lines.

As a growing country, we also need adequate service for our youth and our aged to travel. Every means should be used to give good, efficient and cheap service to prevent the high death toll on our highways. This can only be done by a well run rail passenger service.

We recommend that in order to do these things, the eliminated passenger service should be restored.

We wish to thank you and the Standing Committee for your consideration.

[Interpretation]

la condamner au marasme et à condamner ses habitants à devenir des citoyens de deuxième classe. Ils sont isolés et

forcés de chercher des moyens de subsistance dans des centres plus accessibles.

Nous demandons au comité de recommander au Comité des transports par chemin de fer qu'il envisage la rationalisation des services-voyageurs dans cette région, du moins en lui rendant le service Stratford-Goderich et le service Southampton-Toronto. Cela donnerait au moins aux contribuables de la région l'accès à un service qu'ils subventionnent actuellement.

Si on ne fournit pas ce service, cela donnera aux chemins de fer carte blanche pour baisser la qualité de tout le service dans la région. Ce processus a déjà commencé lorsqu'on a permis de supprimer le service-voyageurs. On a supprimé tout service-marchandises régulier vers Kincardine et Southampton. Ces collectivités sont desservies au petit bonheur, et en fait on décourage la clientèle d'utiliser le service du chemin de fer dans ces régions. Le CN soutiendra probablement qu'il est en train d'instituer un nouveau service entre Toronto et Douglas Point. Mais il ne doit desservir qu'un seul client, la Commission hydro-électrique de l'Ontario.

Pour observer le fait que l'on décourage l'utilisation du service, il suffit de remonter un an en arrière. Certes, l'hiver a été rude, mais pendant trois semaines, le CN a négligé d'ouvrir les voies dans la péninsule de Bruce. On a dit aux livreurs de bestiaux d'envoyer leur marchandises par camions de Stratford ou Listowel, ou que leurs livraisons seraient renvoyées à Toronto. En fait, des destinataires ont fait expédier du bétail par camions de Toronto. Si le ministère de la voirie de l'Ontario a pu garder ses routes ouvertes, n'est-il pas plausible que le CN aurait pu ouvrir ses voies pour desservir ses clients, s'il s'était intéressé à donner du service dans cette région?

Un autre incident est survenu récemment, en ce qui concerne la pauvreté du service; en novembre, des livreurs de bestiaux se sont plaints du taux élevé de mortalité de leurs livraisons. On a pu constater que cela était dû à la pauvreté des correspondances entre Toronto et la localité du destinataire. Cette marchandise met de 12 à 16 heures à voyager de Guelph ou Stratford à sa destination, à 50 ou 60 milles plus loin. Ce ralentissement du service semble le résultat de la suppression du service-voyageurs; quand ce service existait sur ces voies, il y avait autant ou plus de wagons à bestiaux qui circulaient, et moins de bétail mort.

Il est évident que les Chemins de fer nationaux adoptent les pratiques de leurs homologues américains; d'abord éliminer le service-voyageurs, puis abandonner les voies d'embranchement, ensuite vendre leurs propriétés immobilières, puis déclarer faillite. Autrement dit, ils prennent toute la substance et ne laissent que l'écorce.

Pour maintenir un bon réseau ferroviaire, il est devenu évident par l'observation des méthodes ferroviaires pratiquées aux États-Unis qu'il faut maintenir un bon service-voyageurs non seulement sur les voies principales mais aussi sur les voies d'embranchement.

Comme pays en pleine croissance, nous avons également besoin d'un service satisfaisant pour permettre à nos jeunes et à nos citoyens âgés de voyager. Il faudrait employer tous les moyens possibles pour donner un service bon, efficace et peu coûteux, afin de supprimer de nos routes le bilan élevé des accidents mortels. Seul un service de transport des voyageurs par chemin de fer peut le faire.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Moses. Mr. Gordon do you have anything to say?

**Mr. William Gordon (Brotherhood of United Transportation Union (Enginemen)):** No. I am going to answer the questions.

**The Vice-Chairman:** We are open for questions. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. I noted this morning that one of the gentlemen before us suggested that anybody who might have a vested interest in rail transportation system should not really be on the Committee. It bothered me somewhat, Mr. Chairman, to the effect that our Chairman, Mr. Turner himself, is an engineer on the Canadian National Railways. I also happen to be a fireman engineer on the Canadian Pacific Railways. It makes me wonder a little bit whether or not we are too involved in a situation where we have too little representation on committees of the House of Commons of practical knowledge in the areas we are dealing with. If the gentleman this morning was worried that those people with practical knowledge may be biased in a certain area, I would like to assure him that I—and I will speak for myself right now—as a practical railroad man and I am sure our Chairman is in the same position, realize that there are many, many areas where we must have an integrated passenger transportation system in Canada. We realize that our east-west corridor is tremendous.

• 1406

What bothers me somewhat in your brief right now, and as some of the members of our Committee have expressed, is whether the organized unions and associations that have made representations are prepared to accept technological change in railroad operations?

**Mr. Moses:** We need technological change to give service to the people and I do not think you will find a union that has ever bucked it, if it is properly presented to them. Quite often, as of late, all of a sudden it happens before anybody knows a thing about it and then we are nicely standing on our feet hollering for our job security. If it is properly processed and we are consulted on the thing, I do not think any of us would object to giving better service or anything we can get for our country. That is what we are working for.

**Mr. Skoberg:** Are you in a position to say whether representation was made when the abandonment of these services was brought before this community? Did you present a brief?

**Mr. Moses:** I did not, but Jack Hurley did.

**Mr. Skoberg:** Could you tell the Committee how many people do you represent?

**Mr. Moses:** About 150 people. About 150 people, their homes and their jobs and everything else.

**Mr. Skoberg:** Do you believe that they contribute tremendously to the economic situation in your city?

[Interprétation]

Nous recommandons que, pour arriver à ces objectifs, on rétablisse le service-voyageurs supprimé.

Nous remercions le Comité permanent d'étudier notre mémoire.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Moses. Avez-vous quelque chose à dire, monsieur Gordon?

**M. William Gordon (Fraternité du syndicat uni des Transports (mécaniciens))** Non, je vais répondre aux questions.

**Le vice-président:** La période des questions est ouverte. M. Skoberg a la parole.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président. Un des témoins a dit ce matin qu'à son avis, aucune personne ayant des intérêts dans le réseau ferroviaire ne devrait faire partie du comité. Cela m'a quelque peu inquiété, monsieur le président, étant donné que notre président lui-même, M. Turner, est mécanicien au Canadien National. Je suis moi-même chauffeur-mécanicien au Canadien Pacifique. Je me demande si nous sommes impliqués de trop près ou non, car dans la plupart des comités de la Chambre il n'y a pas assez de personnes qui connaissent les domaines qu'elles étudient. Si l'on craint que des personnes qui s'y connaissent vraiment puissent être influencées dans un sens ou dans l'autre, je puis personnellement certifier, et le président le peut sûrement aussi, qu'à titre de cheminots nous comprenons que dans un bon nombre de régions il faut un réseau intégré de transport de voyageurs au Canada. Nous avons conscience que la distance qui sépare l'est et l'ouest de notre pays est considérable.

Ce qui me préoccupe le plus dans votre mémoire, comme l'ont d'ailleurs souligné certains députés du

comité, c'est de savoir si les syndicats et les associations constitués, qui ont fait des recommandations, sont prêts à accepter le changement technologique dans les services de chemin de fer?

**M. Moses:** Nous avons besoin de changements technologiques si nous voulons assurer un service convenable à la population, et je ne crois pas qu'un seul syndicat puisse s'y opposer, si on leur présente la chose correctement. Assez souvent, ces changements se produisent soudainement, comme cela est arrivé récemment, et nous restons plantés là, bien gentiment, à revendiquer la sécurité d'emploi. Si la chose est bien menée et qu'on nous demande notre avis, je ne pense pas qu'aucun d'entre nous s'oppose à l'amélioration du service ou à l'obtention de quoi que ce soit pour le bien du pays. C'est à cela que nous travaillons.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous dire si on a fait des recommandations lors de la suppression de ces services? Avez-vous présenté un mémoire quand la collectivité a appris l'abandon de ces services?

**M. Moses:** Pas moi, mais Jack Hurley l'a fait.

**M. Skoberg:** Pourriez-vous dire au comité combien de personnes vous représentez?

**M. Moses:** Environ 150 personnes, leur foyer, leur emploi et tout ce qui s'y rattache.

**M. Skoberg:** Croyez-vous qu'elles jouent un rôle essentiel dans l'expansion économique de votre ville?



## [Text]

**Mr. Moses:** As good as any other organized labour outfit does. We live here, we own our own homes, most of us, and usually you will find us on committees of other kinds helping our community. We are interested in the North country especially because that is where most of us hunt and fish and make our home in the summer.

**Mr. Skoberg:** Do you contribute to the city council of Stratford in so far as input is concerned?

**Mr. Moses:** Mr. Schooley, I think could answer that. He is an alderman and one of our retired railroad men.

**Mr. Monteith:** I can answer that too, Mr. Chairman. They certainly have been over the years—for a long period of time.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Monteith. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** That is all, thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Skoberg. Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman. I am interested in the statement that the problem of shipping cattle is directly related to the fact that they do not have passenger service any more. Could you explain that a little more?

**Mr. Moses:** When there was passenger service, there was regular service between Kincardine and Southampton. Now there is no regular freight service of any kind whatsoever to those points. Owen Sound has regular way freight but if a car of stock comes in late and the Owen Sound way freight is gone it is ordered as an extra, maybe at ten o'clock, maybe at two o'clock, whenever the crew is available or an engine or whatever they have. When the passenger trains were on we had regular assigned crews that handled the freight work besides the passenger work; so they were being serviced daily. Now it can be Monday, Wednesday, Thursday, Tuesday, any day they decide they have a car and it has to be on its run, otherwise they do not.

**Mr. McKinley:** Just following that explanation, the lack of passenger service would have nothing to do with the problem of shipping cattle from Alberta to Toronto.

**Mr. Moses:** No, not to Toronto; it is to deliver it from here.

**Mr. McKinley:** Right. Could you tell me what experimental work the CNR is doing to develop new types of cars for shipping cattle where they could feed and water the cattle right on the cars and save considerable time sending cattle from the West?

**Mr. William Gordon (Brotherhood of Locomotive Engineers):** Mr. McKinley, I am in freight service and we handle quite a lot of stock. To the best of our knowledge we know nothing of that but we do know that the cars are being doubledecker and there is twice as many cattle in the cars. The problem really as to the delivery of cattle meant that when the passenger trains were taken off it was not necessary to have the track ploughed of snow and kept in repair so that the cars could be delivered.

Last winter the Fergus sub, for instance, was not ploughed. They could not get from Palmerston east nor towards Guelph. On the Durham sub, we could only get to Mount Forest and the Warton sub was closed all winter. It is a spur now. It is not a subdivision, it is a spur. The

## [Interpretation]

**M. Moses:** Tout autant que n'importe quel autre organisme de travail constitué. Nous vivons ici, nous sommes presque tous propriétaires, et nous siégeons habituellement à des comités d'un autre genre, en vue d'aider notre communauté. Les régions du nord nous intéressent tout particulièrement, car c'est là que la plupart d'entre nous chassons, pêchons et établissons notre chalet d'été.

**M. Skoberg:** Faites-vous partie du conseil municipal de Stratford, pour ce qui a trait à la production?

**M. Moses:** M. Schooley, je pense, pourra vous répondre. Il est échevin et il est l'un de nos cheminots à la retraite.

**M. Monteith:** Je peux aussi répondre, monsieur le président. Ils y ont certainement participé pendant longtemps au cours des années.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Monteith. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** C'est tout, je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Skoberg. Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Merci, monsieur le président. Je suis intéressé par la déclaration selon laquelle le problème d'expédition du bétail est directement relié à la suppression du service-voyageurs. Pourriez-vous nous donner plus d'explications?

**M. Moses:** Quand il y avait le service-voyageurs, il y avait un service régulier entre Kincardine et Southampton. Maintenant, plus aucun train de marchandises ne dessert ces deux localités. Il y a bien un service régulier de trains de marchandise à Owen Sound, mais si des marchandises arrivent en retard on fait appel à un train supplémentaire peut-être à dix heures ou à deux heures, dès qu'une équipe et une locomotive sont disponibles. A l'époque des trains de voyageurs, nous avions des équipes régulières chargées du service de marchandises en plus de celui des voyageurs. Il y avait donc un service quotidien. A présent, cela peut se produire lundi, mercredi, jeudi, mardi, suivant la disponibilité du matériel, autrement ils ne font rien.

**M. McKinley:** D'après cette dernière explication, l'absence d'un service de voyageurs n'a rien à voir avec le problème du transport du bétail entre l'Alberta et Toronto.

**M. Moses:** Non, pas à Toronto. Le problème est qu'il faut l'expédier d'ici.

**M. McKinley:** C'est exact. Pourriez-vous me dire quelles sont les travaux de recherche effectués par le CN en vue de mettre au point de nouveaux wagons pour le transport du bétail, où on pourra le faire manger et boire, ce qui permettra d'épargner un temps considérable dans le transport du bétail de l'ouest?

**M. William Gordon (Brotherhood of Locomotive Engineers):** Monsieur McKinley, je suis affecté au service de marchandises, et nous manipulons un stock considérable. Nous ne sommes pas au courant de ce genre de travaux, mais nous savons pertinemment que les wagons sont à deux étages, ce qui permet de transporter deux fois plus de bétail. Le véritable problème du transport du bétail s'est posé à la suppression du service-voyageurs, car il n'était alors plus nécessaire de déneiger les voies ni de les entretenir.

L'hiver dernier, par exemple, la banlieue de Fergus n'a pas été dégagée. De Palmerston, il était impossible d'aller vers l'est ou vers Guelph. Le train de banlieue de Durham ne pouvait se rendre qu'à Mount Forest, et celui de Warton n'a pas fonctionné de tout l'hiver. C'est maintenant un

## [Texte]

Kincardine sub was open to Wingham most of the winter and part-time past there. The Southampton sub was open to Walkerton when they required it open for the oil train, but once the oil train stopped, that was the end of it. But on occasion, they did get it open to get to Douglas Point and to Southampton. But when we had the passenger trains on, those tracks were open all the time.

• 1411

The freight service stock was delivered on a regular basis. The people knew when to be there to unload them. This develops into a problem, as you know. If you tell them that you are going to be there at 1 o'clock and you get stuck in the snow somewhere, you do not get there until 5 o'clock and he is pretty angry. Then the fellow behind him is waiting too.

**Mr. McKinley:** You have not said anything here about the experimental work for new types of cars or you are not aware of what is going on?

**Mr. Moses:** I know about the CPR. I read about the CPR doing the experimental work but I did not read about the CNR.

**Mr. Gordon:** We have not seen any here.

**Mr. McKinley:** And you mentioned the double-deck. I think this was part of the problem of shipping cattle last year. Who loads the cattle onto these trains in the West: the railway employees, the stockyard employees or the sales people? Who does the loading?

**Mr. Gordon:** I think the sales people do, sir; I am not certain of that.

**Mr. McKinley:** The loading or unloading?

**Mr. Gordon:** We know who unloads them.

**Mr. McKinley:** Who unloads them?

**Mr. Gordon:** It is usually the person who owns the cattle and there is always a representative of the CNR sales department there; a car-control man is there to see that they unload it, count it and so on and so forth.

**Mr. McKinley:** I believe the top deck is supposed to be loaded slightly lighter than the lower deck. On one car that was loaded in the West, there were 20 more calves on the top deck than there were on the lower deck; this was blamed for certain deaths. Who might be responsible for a situation like that?

**Mr. Gordon:** We would not know, sir.

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Have you finished, Mr. McKinley?

**Mr. McKinley:** Yes. Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Moses, you make a statement on page 2:

There has been little or no improvement in the bus service.

Have you anything to substantiate that remark such as the number of buses that were leaving certain points before the passenger trains were discontinued and how many buses since then?

## [Interprétation]

embranchement, pas une subdivision. Celle de Kincardine a été accessible à Wingham presque tout l'hiver et à temps partiel passé Stratford. La subdivision de Southampton a été ouverte en direction de Walkerton afin de recevoir un train-pétrolier, mais on l'a refermée ensuite. On l'a cependant ouverte de temps à autre, en direction de Douglas Point et de Southampton. Mais lorsque nous avons eu des

trains voyageurs, ces voies ont été ouvertes continuellement.

Le service marchandise a fonctionné d'une façon régulière; les employés savaient quand se présenter pour décharger les wagons; mais comme vous le savez, il y a eu des problèmes. Si naturellement vous vous engagez à être là à une heure et que, pris dans la neige, vous n'arrivez qu'à cinq heures, celui qui vous attend n'est pas très content.

**M. McKinley:** Vous n'avez pas parlé des innovations apportées aux wagons? Êtes-vous au courant?

**M. Moses:** Oui, dans le cas du CP mais je ne sais rien au sujet du CN.

**M. Gordon:** Nous n'en n'avons pas vu ici.

**M. McKinley:** Vous avez parlé des wagons à deux étages. Le problème s'est posé en partie dans l'Ouest, l'an passé, pour l'expédition du bétail: qui est-ce qui fait le chargement, est-ce que ce sont les employés de chemins de fer, les manutentionnaires ou les vendeurs?

**M. Gordon:** Je crois que ce sont les vendeurs, mais je n'en suis pas sûr.

**M. McKinley:** Le chargement ou le déchargement?

**M. Gordon:** Nous savons qui décharge les wagons.

**M. McKinley:** Et qui les charge?

**M. Gordon:** D'habitude il s'agit du propriétaire du bétail, en présence d'un représentant du Service des ventes du CN; un préposé au contrôle des wagons est sur place pour s'assurer qu'on procède au déchargement, qu'on dénombre le bétail etc.

**M. McKinley:** Je pense que l'étage supérieure ne doit pas être aussi chargé que l'étage inférieur. Dans le cas d'un wagon qui avait été chargé dans l'Ouest, on avait mis vingt veaux de plus à l'étage supérieur, ce qui a causé la perte de certains animaux. Qui fut responsable dans ce cas?

**M. Gordon:** Nous n'en savons rien.

**M. McKinley:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Avez-vous terminé, monsieur McKinley?

**M. McKinley:** Oui. Merci.

**Le vice-président:** Monsieur Hales.

**M. Hales:** Merci, monsieur le président. Monsieur Moses, vous indiquez à la page 2:

Le service d'autobus a été peu amélioré ou même pas du tout.

Est-ce que vous pouvez donner des preuves à l'appui de cette remarque: pouvez-vous nous donner le nombre d'autobus qui desservait certaines localités avant la suppression du service de trains voyageurs et pouvez-vous nous dire combien d'autobus existent encore?



[Text]

**Mr. Moses:** We asked. The only way we could write this brief was to go into the North country and ask. We just asked the general public if there were better buses. They said, "No," and we took their word for it. We did not have any access to the buses' schedules or anything of that sort so we just took the word of the people of the country for it.

**Mr. Hales:** All right. If the CNR were to decide to operate or to put on a mini-bus or a rail-bus on the areas that do not have transportation now, would your union be agreeable to operate this on a one-man basis? Suppose there was a bus that took one man to operate it, just as a highway bus, would your union have any objection to doing this?

**Mr. Moses:** If they travelled on the road, we could not have any objection but if they travelled on the rail, the Board of Transport rules govern that.

**Mr. Hales:** If the CTC were in agreement that such a vehicle could be operated by one person, would the union have any objection?

**Mr. Moses:** Providing it was living up to the rules, no, we would not have any objection whatsoever.

**Mr. Hales:** When you mean by "lives p to the rules"? What have you in mind?

**Mr. Hales:** The Board of Transport would have to change our rules before that could be done, and it would be up to our union and the Canadian Transport Commission to work together to reconstruct our rule book to allow one man to operate a vehicle on the railroad.

**Mr. Hales:** Do you know if there have been any steps taken in this regard? Do you know of any research towards operating such a vehicle?

**Mr. Moses:** Not to my knowledge. Mr. Gordon.

**Mr. Gordon:** Mr. Hales, in regard to your question about the unions being co-operative in the operation of this type of transportation, of course, we would be co-operative but you have to realize that the train, the bus and the track would have to be protected from the front and from the rear in case of accident. You could not do that with one man.

• 1416

**Mr. Hales:** It would have to be protected?

**Mr. Gordon:** According to the rules it would have to be protected from the front and from the rear, from other trains.

**Mr. Whicher:** From the rear?

**Mr. Gordon:** Absolutely from the rear, both ways.

**Mr. Hales:** Why does a highway bus not have to be protected from the rear then?

**Mr. Gordon:** Because they are not travelling on a set of rails, Mr. Hales. They are free to move to the side and back and forth, but something sitting directly on the rails is considerably different.

**Mr. Hales:** That makes it all the more dangerous then for a bus when it can go on different locations whereas the train has a set track to travel on, I would think. However, the CTC would have to change those rules.

[Interpretation]

**M. Moses:** Nous nous sommes renseignés: la seule façon dont nous pouvions rédiger ce mémoire c'était d'aller dans le Nord et de demander aux habitants si le service d'autobus s'était amélioré. On nous a dit que non; mais nous n'avons pas vu l'horaire des autobus ni quoi que ce soit.

**M. Hales:** Très bien. Si le CN décidait d'exploiter un mini-bus ou un autobus sur rail dans ces régions où vous manquez de transport, est-ce que votre syndicat serait d'accord pour que cela se fasse avec un seul conducteur.

**M. Moses:** Si l'autobus circule sur route, nous n'avons aucune objection, mais si c'est sur voie ferrée, c'est la Commission des transports qui règlemente cette question.

**M. Hales:** Si la Commission des transports était d'accord pour qu'un tel véhicule soit conduit par une seule personne, est-ce que le syndicat serait d'accord?

**M. Moses:** Non, si on se conforme aux règlements.

**M. Hales:** Qu'est-ce que vous voulez dire par «se conformer aux règlements»?

**M. Moses:** La Commission des transports devrait modifier nos règlements avant qu'on puisse procéder ainsi et notre syndicat devrait se mettre d'accord avec la Commission des transports pour modifier nos règlements.

**M. Hales:** A-t-on pris des mesures en ce sens? A-t-on fait des recherches pour voir si on pouvait conduire ainsi un véhicule?

**M. Moses:** Pas à ma connaissance. Monsieur Gordon.

**M. Gordon:** Monsieur Hales, en ce qui concerne la coopération que peuvent apporter les syndicats au fonctionnement de ce service de transports, naturellement, nous sommes d'accord mais il faut que vous vous rendiez compte que le train et le bus doivent être protégés à l'avant et à l'arrière en cas d'accident. Or, un seul homme à bord ne suffit pas à la tâche.

**M. Hales:** Il faudrait une protection?

**M. Gordon:** Selon le règlement, il faut une protection à l'avant et à l'arrière en cas de collision avec d'autres trains.

**M. Whicher:** A l'arrière?

**M. Gordon:** Absolument; aux deux extrémités.

**M. Hales:** Pourquoi alors un autobus n'est-il pas protégé à l'arrière?

**M. Gordon:** Parce qu'il n'est pas sur une voie ferrée, monsieur Hales. L'autobus peut reculer, avancer, aller de côté, où il veut, alors qu'un obstacle sur une voie ne peut être évité de la même manière.

**M. Hales:** Mais c'est plus dangereux pour l'autobus qui va n'importe où que pour le train dont le parcours est fixe, on pourrait le penser? Toutefois, la Commission canadienne des transports devrait changer ce règlement.

[Texte]

**Mr. Gordon:** That is right.

**Mr. Hales:** All right. You mentioned shipping cattle taking 12 to 16 hours. I take it you mean from Toronto to Guelph or Stratford and that is normally a two hour run from Toronto to Guelph by passenger train.

**Mr. Gordon:** I beg your pardon?

**Mr. Hales:** It is roughly two hours or a little better from Toronto to Stratford by train, right?

**Mr. Gordon:** Yes, Toronto to Stratford.

**Mr. Hales:** So you are saying to ship cattles by freight over that same distance is taking 12 to 16 hours.

**Mr. Gordon:** No, what was meant was to be delivered from Stratford or from Guelph after it left Toronto, after it arrives in Guelph if it is going north, or if it is coming to Stratford to be delivered to Newton or Goderich or anywhere else. This is where the time is spent, from Guelph or from Stratford.

**Mr. Hales:** The death of cattle on these cars has increased and you can substantiate this with figures, I suppose?

**Mr. Gordon:** There was quite a meeting held regarding that and Mr. Moses has the write up here.

**Mr. Moses:**

The Canadian National Railways area manager said Friday there is "very low incidence" of western feeder cattle deaths en route to western Ontario. Mr. R. M. of London said the number of cattle which dies 'was less than half of one per cent to the end of November.' Mr. Veenis' comments follow complaints from the London Humane Society, cattle farmers and a stockyard at Brussels, Ontario, 25 miles north of Stratford, the animals may have been mistreated on the long journey. One farmer reported 24 calves died in a shipment of 118 from British Columbia. But a CNR spokesman said the case is 'The only one I have heard of and the feeding and handling were performed normally.' We have no explanation why so many died on that shipment.

**Mr. Hales:** Whose responsibility is it to pay for this? Are they insured or does the CN pay the loss?

**Mr. Moses:** I do not know.

**Mr. Hales:** I think that is all, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Hales. Anybody else on the first round? Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman and gentlemen of the union, you refer to the Railway Transport Committee; is that this Committee?

**Mr. Moses:** No, that was the committee we worked with in Guelph.

[Interprétation]

**M. Gordon:** C'est exact.

**M. Hales:** Très bien. Vous avez dit que l'expédition du bétail prenait de 12 à 16 heures. Je suppose que c'est de Toronto à Guelph ou à Stratford et qu'un train de voyageurs met normalement deux heures à parcourir cette distance.

**M. Gordon:** S'il vous plaît?

**M. Hales:** Il faut à peu près deux heures ou un peu plus pour aller de Toronto à Stratford par chemin de fer?

**M. Gordon:** Oui.

**M. Hales:** Et vous dites que pour expédier du bétail sur la même distance il faut de 12 à 16 heures?

**M. Gordon:** Non, il s'agit de la livraison à partir de Stratford ou de Guelph. Après le départ de Toronto, il y a perte de temps après l'arrivée du bétail à Guelph s'il est livré dans le nord, ou à Stratford s'il doit être livré à Newton, Goderich ou ailleurs. C'est à Guelph ou Stratford que les choses traînent.

**M. Hales:** Le taux de mortalité de ce bétail s'est accru dans le cas de ces wagons et vous pouvez nous donner des chiffres je suppose?

**M. Gordon:** Oui, on s'est réuni à ce sujet et voici ce que M. Moses peut vous indiquer.

**M. Moses:**

Le Directeur régional du Canadien-National a déclaré vendredi que le taux de mortalité pour le bétail de l'Ouest à destination de l'ouest de l'Ontario était très peu élevé. M. R. M. de London indique qu'il y a eu moins d'un demi pour cent de mortalité à la fin de novembre pour le bétail. M. Veenis continue en indiquant que des plaintes ont été faites par la Société protectrice des animaux de London, par les éleveurs et par des représentants d'un parc à bétail de Bruxelles, Ontario, à 25 milles au nord de Stratford, comme quoi des animaux avaient pu être maltraités au cours de ce long voyage. Un cultivateur a indiqué que 25 veaux étaient morts dans le cas d'une expédition de 118 têtes de bétail venant de Colombie-Britannique. Mais un porte-parole du CN indique que c'est la seule plainte qu'il a reçue et que l'alimentation et la manutention du bétail s'étaient faites dans des conditions normales et qu'il ne peut s'expliquer pourquoi il y a eu un taux de mortalité si élevé.

**M. Hales:** Qui payera la note? Est-ce qu'il y a une assurance ou est-ce le CN qui en fait les frais?

**M. Moses:** Je n'en sais rien.

**M. Hales:** Je pense que c'est tout, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Hales. Y a-t-il quelqu'un d'autre encore pour notre premier tour? Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, messieurs les représentants du syndicat, vous avez parlé du Comité des transports par chemin de fer, est-ce exact?

**M. Moses:** Non, il s'agissait du comité avec lequel nous avons travaillé à Guelph.



[Text]

**Mr. Howe:** That is the Canadian Transport Commission?

**Mr. Moses:** Yes.

**Mr. Howe:** Further down in that same paragraph you comment on the bus service and say that there has been no follow-up investigation. As you know, these meetings were set up because of a motion passed in the House of Commons and in this Committee. That motion passed on Tuesday, April 6 said:

In view of the fact that alternative efficient comfortable service has not been provided in many areas of southwestern Ontario as promised at the hearing in Owen Sound last Easter, this Committee adjourned from place to place in southwestern Ontario to hear representations from interested parties for a complete review of the rail passenger service in the area.

That motion was passed by a majority of one and I must congratulate our Chairman because he voted with the Opposition on that occasion. He had the interests of the people of the area at heart. What I am getting at, the reason I moved that motion was because I knew that the alternate bus service had not been provided.

Your brief states that there has been no follow-up investigation. I have in my hand an investigation done by the Canadian Transport Commission and as I say on April 8, I moved that motion and on June 14 they went out to look at the motor coach service in the Bruce Peninsula. During that review did any of the members of that committee come to any of the organizations to discuss with them what the people in the area were thinking?

**Mr. Moses:** Not to my knowledge.

• 1421

**Mr. Howe:** This is something that has disturbed me about this particular report. That committee from the Canadian Transport Commission went out into the Bruce Peninsula, made a survey, but from reading this report I cannot find out whether they talked to anybody, the senior citizens, the elected representatives. They only person they talked to was the private bus companies that were providing the service there at that time.

**Mr. Moses:** In finding out about the buses, sir, only a month ago in the Bruce Peninsula when I went to ask about the bus service, one man did mentioned that—I did not know what he was talking about—he had met a Board of Transport official last year who had asked him—he is a storekeeper—if he figured the bus service was adequate in Brussels. He is the only man I ever talked to about it.

**Mr. Howe:** What did the merchant in Brussels say?

**Mr. Moses:** He said, "I do not care whether it is or not".

**Mr. Howe:** According to my understanding a lot of people in the area would have certainly told him that the bus service was not adequate.

**Mr. Moses:** This man is 80 years old, and I think he has lost a little interest.

[Interpretation]

**M. Howe:** Est-ce la Commission canadienne des transports?

**M. Moses:** Oui.

**M. Howe:** Plus loin, dans le même paragraphe, vous indiquez qu'il n'y a pas eu d'enquête subséquente faite au sujet du service d'autobus. Comme vous le savez, ces séances ont été établies à la suite d'une motion adoptée à la Chambre des communes ainsi que dans le présent Comité. Cette motion adoptée le mardi 6 avril indique:

Du fait qu'on n'a pas fourni, en échange, un service efficace et confortable dans bien des régions du sud-ouest de l'Ontario tel que promis lors de l'audience d'Owen Sound à Pâques dernier, le présent Comité a dû transporter ses séances d'un endroit à l'autre dans le sud-ouest de l'Ontario pour entendre l'exposé des parties intéressées afin d'étudier d'une façon complète le service-voyageur dans cette région.

Cette motion a été adoptée à la majorité d'une seule voix et je dois féliciter notre président car il a voté du côté de l'opposition cette fois-là. Il avait à cœur les intérêts des gens de cette région; ce que je veux dire, la raison pour laquelle j'ai proposé cette motion, c'est parce que je savais qu'on n'avait pas fourni à la place un service d'autobus.

Votre mémoire indique qu'il n'y a pas eu d'enquête subséquente. J'ai eu quelque chose à voir avec l'enquête qu'a menée la Commission canadienne des transports; comme je l'ai dit, j'ai présenté la motion le 8 avril et c'est le 14 juin qu'on a commencé à examiner le service d'autobus dans la péninsule de Bruce. Est-ce que ceux qui ont fait cette étude ont consulté les organisations locales afin d'avoir une idée des vues des habitants de la région?

**M. Moses:** Pas à ma connaissance.

**M. Howe:** Voilà un point qui m'a toujours préoccupé au sujet du rapport. Le comité de la Commission canadienne des transports s'est rendu dans la péninsule de Bruce, a procédé à une enquête, mais à lire le rapport il est impossible de dire si on a vraiment consulté les gens, si on a parlé aux citoyens âgés, aux représentants élus. On semble avoir rencontré seulement les représentants des compagnies d'autobus concernées.

**M. Moses:** A ce sujet, il y a un mois, lorsque je me suis rendu dans la péninsule de Bruce afin de m'enquérir au sujet du service d'autobus, quelqu'un m'a laissé entendre, et je n'ai pas très bien compris ce qu'il voulait dire, d'ailleurs, qu'il avait rencontré un représentant de la Commission des transports l'année dernière et que celui-ci lui avait demandé s'il était satisfait du service d'autobus à Brussels. Il s'agit d'un commerçant. C'est la seule personne avec qui j'ai abordé la question.

**M. Howe:** Et que vous a répondu le commerçant de Brussels?

**M. Moses:** Peu lui importait, m'a-t-il dit.

**M. Howe:** D'après ce que j'ai entendu ici, bon nombre des habitants de la région auraient pu répondre au représentant de la Commission que le service n'était pas adéquat.

**M. Moses:** Le commerçant dont je vous ai parlé est âgé de 80 ans; cela ne l'intéresse probablement plus guère.

[Texte]

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe. Anybody else on the first round?

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, there is only one thing that I do not just understand. These gentlemen tell us that you have to have a man in the front of the vehicle. Is that a train you are talking about or a Budd car or passenger service? you mentioned one in the front and one in the back.

**Mr. Moses:** According to the rules, as you understand, we could have trains coming on a single track from the East to the West, from the North to the South and in between there is a passenger train. Our trains cannot stop like a bus or a car. You have the visibility behind a bus and you can stop in 60 feet. Our trains travelling at possibly 55 miles an hour with 100 tons or 200 tons behind them take half a mile to a mile to stop. So if that passenger train broke down, say between Listowel and Newton, and we came around the curve and there he was, you could see him half a mile away, we would go right through him before we stopped. This is why when you have a breakdown, a man must go out with a manual flag and flag down that passenger train or that freight train to prevent an accident. This is in the flagging rules and this is the way we have to operate on single track.

**Mr. Noble:** This is the reason you have the man there: he does the flagging.

**Mr. Moses:** That is right.

**The Vice-Chairman:** Mr. Noble.

**Mr. Noble:** That is all I wanted to know, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** I am very doubtful. I think the engineer could see the other train and stop just as capably as if there were somebody out there flagging him down. He is not going to run back to back. You know, you union people want to remember the old song: "You've got to give a little, you've got to take a little". Some of you take it, but you do not give too much.

**Mr. Moses:** What are you insinuating by that?

**Mr. Whicher:** Just exactly what I say. I cannot see why you would not be agreeable to having one man run a train the same way as one man runs a bus.

**Mr. Moses:** We do not disagree; we are only living up to the rules written by the Board of Transport that we have to pass in writing every two years.

**Mr. Whicher:** But you have fought at every opportunity to have two or three men on that train.

**Mr. Moses:** It is the safety that is written down in the rules. We have nothing to do with it.

**Mr. Whicher:** You are trying to make the rules.

**The Chairman:** I would like to ask Mr. Whicher as Chairman of this Committee what happens in a fog, a snowstorm or a heavy rainstorm.

[Interprétation]

**M. Howe:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Y a-t-il quelqu'un d'autre qui veut poser des questions au premier tour?

**M. Noble:** Je ne comprends pas très bien ce qu'on a voulu dire, monsieur le président. On a parlé d'un préposé à l'avant du véhicule. S'agit-il d'un train, d'une voiture Badd ou d'un autre mode de transport de voyageurs? On a dit tout à l'heure qu'il fallait un préposé à l'avant et un autre à l'arrière.

**M. Moses:** D'après les règlements. Lorsqu'il y a des convois qui voyagent de l'est à l'ouest ou du nord au sud sur une voie unique, il peut y avoir parmi eux un train de voyageurs. Un train ne s'arrête pas comme un autobus ou une voiture. On peut voir vers l'arrière dans un autobus; la distance d'arrêt est de 60 pieds. Les trains, qui voyagent à 55 milles à l'heure, disons, et qui constituent des masses de 100 ou 200 tonnes, mettent un demi-mille ou un mille pour s'arrêter. Donc, s'il y a une panne, disons entre Listowel et Newton, dans une courbe, qu'un autre train s'amène et qu'il ne voit l'obstacle qu'à un demi-mille de distance, il y a possibilité de tamponnement. Voilà pourquoi, lorsqu'il se produit une panne, il faut qu'un préposé se poste le long de la voie avec un drapeau afin de faire stopper le train de voyageurs ou de marchandises qui vient. C'est le règlement qui l'exige pour la circulation sur une voie simple.

**M. Noble:** Donc, cet homme est là pour faire les signaux.

**M. Moses:** C'est exact.

**Le vice-président:** Monsieur Noble.

**M. Noble:** Je n'ai rien d'autre à dire.

**Le vice-président:** Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Je ne suis pas convaincu. J'estime que le mécanicien du convoi qui s'approche pourrait tout aussi bien voir l'autre train s'il n'y avait pas quelqu'un avec un drapeau. Il ne suit sûrement pas de si près. Les syndicats ne sont pas toujours prêts à faire des concessions mais s'attendent à ce que les autres en fassent, cependant.

**M. Moses:** Que voulez-vous dire?

**M. Whicher:** Tout simplement que je ne vois pas pourquoi vous ne pouvez accepter qu'un seul homme dirige un train comme on le fait pour un autobus.

**M. Moses:** Nous ne sommes pas nécessairement opposés à cette idée; nous respectons tout simplement les règlements qu'a édictés la Commission des transports. Il nous faut subir des examens tous les deux ans, vous savez.

**M. Whicher:** Mais chaque fois que l'occasion se présente, vous demandez qu'il y ait deux ou même trois préposés à bord des trains.

**M. Moses:** Ce n'est pas nous qui décidons. Nous devons nous en tenir aux règlements sur la sécurité.

**M. Whicher:** Vous faites tout votre possible pour qu'ils soient adoptés.

**Le vice-président:** Que se passerait-il, monsieur Whicher, s'il y avait du brouillard, s'il y avait tempête de neige ou s'il pleuvait à torrents.



[Text]

**Mr. Whicher:** Exactly the same thing as happens with a bus.

**Mr. Moses:** They do hit.

**The Vice-Chairman:** They do hit.

**Mr. Whicher:** They do hit; that is right.

**Mr. Moses:** We do not want them to, Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** I do not either and I do not want buses to hit, but you see bus transportation is somewhat similar to train transportation.

**The Vice-Chairman:** No, it is not; we are on rails.

**Mr. Whicher:** I know; you are on one rail and the thing is buses have to travel all over the road, stop here and there and so on. There is one thing I want to say, Mr. Chairman, though, about the Bruce Peninsula. You mention great potential and you suggest there are rail facilities in the Bruce Peninsula. Mr. Chairman, I want to tell these gentlemen there are no rail facilities in the Bruce Peninsula, never have been. I think you really mean Bruce County. Is that true? Is that right?

• 1421

**Mr. Moses:** Yes, if you want to be specific, that is right.

**Mr. Whicher:** There is a big difference.

**Mr. Moses:** It only goes as far as Owen Sound.

**Mr. Whicher:** Owen Sound is not even in the Bruce Peninsula.

**Mr. Moses:** No, but the train service only goes as far as Owen Sound.

**Mr. Monteith:** To most people from Hayport Centre, the Bruce Peninsula is just a berry plot.

**Mr. Whicher:** Some people come from Hayport Centre, but some people act as if they come from Hayport Centre.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. I suggested earlier that there are some people with practical knowledge on this Committee. I listened to Mr. Whicher and it concerns me a little bit. I listened to other representations, such as Mr. Rock, who talk about individual buses being run on the rails. I do not know whether these people realize that the radio operation today on the rails is probably about 50 per cent deficient, if you try to contact your people and the others in the area that you are worrying about meeting on rail operations, you are damn lucky if you can get them.

**Mr. Whicher:** There is no radio operation, Mr. Chairman; that is a fact. That is the point.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg has the floor, Mr. Whicher.

[Interpretation]

**M. Whicher:** Exactement comme pour un autobus.

**M. Moses:** Il y a des accidents.

**Le vice-président:** Parfaitement.

**M. Whicher:** J'en conviens.

**M. Moses:** C'est ce que nous voulons éviter, monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Moi aussi. Je sais bien qu'il y a des accidents, mais les deux modes de transport se comparent assez bien.

**Le vice-président:** Pas du tout, le transport par chemin de fer est différent.

**M. Whicher:** Je sais bien qu'on parle d'une voie unique dans le cas présent et que les autobus, eux, peuvent se déplacer et s'arrêter beaucoup plus facilement. Il y a un autre point que je veux souligner au sujet de la péninsule de Bruce. Vous avez parlé de possibilités illimitées; vous prétendez que les voies sont déjà en place dans la péninsule de Bruce. Je vous fais remarquer au contraire qu'il n'y a pas de voie ferrée dans la péninsule de Bruce, qu'il n'y en a jamais eu. Vous voulez dire le comté de Bruce, n'est-ce pas?

**M. Moses:** Si vous voulez être précis, cela est exact.

**M. Whicher:** Il y a une grande différence.

**M. Moses:** Il se rend seulement jusqu'à Owen Sound.

**M. Whicher:** Owen Sound ne fait même pas partie de la Péninsule de Bruce.

**M. Moses:** Mais le train ne va pas plus loin qu'Owen Sound.

**M. Monteith:** Pour la plupart des gens de Hayport Centre, la Péninsule de Bruce n'est qu'un champ de pommes de terre.

**M. Whicher:** Certaines personnes viennent de Hayport Centre, mais d'autres font comme si c'était le cas pour elles aussi.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président. J'ai dit précédemment qu'il y a des gens ici qui ont des connaissances pratiques. Les propos de M. Whicher m'ont intéressé. J'ai écouté d'autres déclarations, dont celle de M. Rock, qui parlaient de l'utilisation d'autobus sur des rails. Je ne sais pas si l'on se rend bien compte que le système radio sur les rails est à 50 p. 100 déficient. Il faut avoir de la veine pour rejoindre par radio les responsables de la coordination des trains.

**M. Whicher:** En fait, les communications par radio sont inexistantes.

**Le vice-président:** La parole est à M. Skoberg, monsieur Whicher.

[Texte]

**Mr. Whicher:** I know.

**Mr. Skoberg:** Well, Mr. Whicher, I am sure is not a railroad man and I am, and I know how little telephone operation there is on the rails. But I am concerned a little bit, Mr. Chairman, with the representations being made here today. We have heard in the last two days that some people are suggesting that the railway unions are not prepared to accept technological change that may pertain to their own members. I have heard it and I was on the Committee when the City Council in Moose Jaw appeared before it there, on the cancellation and abandonment of the *Dominion*, as we called it then, where people said that the only reason rail unions appeared before a committee was for job security.

I would like to ask, if I may, Mr. Chairman, to the witness before us, whether or not rail organizations generally are not concerned about more than job security, but are also concerned about the area they live in, their community, their municipality, their city, to take the place, worry about...

**Mr. Moses:** I think Mr. Whicher made quite a point when he said we are one track. I do not think there is any harder working people for their community—I am not talking about every union at large, just our own here—than our own right here.

The man sitting beside me is the head of the Baseball Association in Stratford, junior and senior, he has worked hard. Many of our men have worked hard in our community. We are citizens. Just because we are railroad men does not make us any less a citizen and because we are a railroad union, does not take anything away from us as citizens. I have my rights in this country whether I am a union representative or whatever I am.

I am a veteran of the last war. I am a partial amputee from the railroad and I am still working at my job, making my living and asking no one for anything. I am working in my union, because I believe it is an honest, hard-working outfit that promotes railroading, promotes manufacturing and works with the people in general. I do not think any man in this place can take anything away from our railroad unions or the citizens, who are in it, that we are not hard-working, respectable citizens.

**Mr. Skoberg:** May I ask whether or not you have any people on council?

**Mr. Moses:** We have Mr. Schooley on council in Stratford. He is a retired engineer and he was on it when he was working.

**Mr. Skoberg:** He has made a remarkable contribution. I am sure...

**Mr. Moses:** He has very much so made a remarkable contribution.

• 1431

**Mr. Skoberg:** Another point that was made is, give a little and take a little. It bothers me to hear this type of statement made before this Committee. Could you possibly explain and elaborate on how much the railway unions have given and taken a little in so far as work conditions are concerned?

**Mr. Moses:** I can give you a really good example. If you work for the City of Toronto, they will pick you up at the yard where you work. They will give you a raincoat and rubber boots, all your equipment to work with, drive you to your job, pick you up and drive you back. You put your equipment away and you go home. In the CNR you go to

[Interprétation]

**M. Whicher:** Je le sais.

**M. Skoberg:** Je suis employé des chemins de fer, mais M. Whicher ne l'est sûrement pas. Je suis placé pour savoir jusqu'à quel point les communications téléphoniques font défaut sur le rail. Mais je m'intéresse aux déclarations qui ont été faites ici aujourd'hui. Ces deux derniers jours, on a entendu des gens dire que les syndicats du rail ne sont pas prêts à accepter les changements technologiques qui pourraient nuire à leurs membres. Je faisais partie du Comité lorsque le Conseil municipal de Moose Jaw y a témoigné au sujet de l'annulation du *Dominion*, comme on l'appelait alors. On a dit que les syndicats du rail ont témoigné au Comité seulement pour discuter de la sécurité d'emploi.

Puis-je demander au témoin ici présent si les syndicats du rail ne s'intéressent qu'à ces questions, ou s'ils s'occupent en outre de la région, de la communauté où ils vivent.

**M. Moses:** M. Whicher avait raison de dire que nous travaillons tous ensemble. Je ne crois pas qu'il y ait des gens qui font plus pour leur communauté que les syndicalistes qui demeurent ici.

L'homme qui est assis à mes côtés est à la tête de l'Association de baseball de Stratford. Il a toujours travaillé fort. Beaucoup de gens travaillent fort pour la collectivité. Nous sommes des citoyens au même titre que tout le monde bien que nous soyons employés au chemin de fer. Le fait de faire partie d'un syndicat du rail ne nous enlève rien en tant que citoyens. J'ai mes droits, que je sois délégué syndical ou autre chose.

J'ai fait la dernière guerre. J'ai subi une amputation partielle à cause du rail, mais j'y travaille toujours, je gagne ma vie et je ne demande rien à personne. Je travaille au syndicat, car je crois que cet organisme encourage fortement les chemins de fer et la fabrication; de plus il travaille avec les gens en général. Personne ici ne peut accuser les membres du syndicat de ne pas être des citoyens respectables et travailleurs.

**M. Skoberg:** Avez-vous des représentants au Conseil?

**M. Moses:** M. Schooley fait partie du Conseil de Stratford. C'est un ingénieur retiré des affaires, mais il siégeait déjà lorsqu'il travaillait encore.

**M. Skoberg:** Sa contribution est remarquable. Il ne fait pas de doute que...

**M. Moses:** Sa contribution est en effet remarquable.

**M. Skoberg:** On a parlé ici de compromis. Ce genre d'affirmation me déplaît souverainement. Pourriez-vous m'expliquer quels compromis les syndicats ferroviaires ont accepté en ce qui concerne les conditions de travail des employés?

**M. Moses:** En voici un exemple. Quand vous travaillez dans les chantiers de la ville de Toronto, les syndicats se font un devoir d'aller vous chercher au travail. On s'occupe du confort de l'employé, on lui donne des vêtements de travail et tout l'équipement nécessaire, on le reconduit à la maison et au travail. En revanche, si vous êtes un



[Text]

work—I am not calling the CNR down; it is the general practice in the railroad—you get nothing. You buy your own watch. You buy your own clothes. Any tools you need you buy yourself. If you lose them you replace them. You buy the lamp you give signals with. The only thing they give us now is a radio and we have to sign for it.

**Mr. Whicher:** You are almost like the farmers in Canada.

**Mr. Moses:** No, we are not. I was asked a question and I am explaining it.

**Mr. Whicher:** I know, and I am just telling you you are like the farmers.

**The Vice-Chairman:** Mr. Moses has the floor.

**Mr. Moses:** We do not ask for anything that we do not bargain for. When we get anything, the company gives it to us. We do not get it; they give it to us after we have bargained with them. I am sure that if they give it to us they must think it a legitimate thing or we would not get it.

**Mr. Whicher:** They give it to you because you would close it up if they did not.

**Mr. Saltzman:** Mr. Chairman, on a point of order, we really must do something about the member from Bruce.

**The Vice-Chairman:** I will put you down for the second round, Mr. Whicher.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, there has been considerable debate—and Mr. Howe has legitimately brought this before the Committee on a number of occasions—on the operation of facilities on the railway and one-man operations. Do you believe that safety practices on the railroads could be effectively brought about with one-man operations, particularly on the lines where a radio operation on the railroad is not 100 per cent efficient?

**Mr. Moses:** In order to run a one-man operation on a bus, such as you are talking about, you would have to hold all other trains behind them and in front of them from point A to point B. There could not be any interception in putting them on the siding. There would be no man to turn the switch, for one thing, to put them off that line except the man in the bus. There would be no man to close it behind them so he would have to go in by himself and then go out and close it. It could be done. There is no reason why it could not be done. If it is a technological change that this country needs, it could be studied and there is no reason in the world that it could not be done safely, but it would take some good level-headed men and the operators of our trains to do enough thinking on it to make it a safe move. It could be done.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Moses.

**The Vice-Chairman:** Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** I have nothing else to say.

**The Vice-Chairman:** For preparing the briefs of the Brotherhood of Locomotive Engineers, the Brotherhood of United Transportation Union (Trainmen), Mr. W. Moses and Mr. Gordon, thank you very much.

**Mr. Moses:** Mr. Whicher, I would like to invite you some night personally to ride on one of our freight trains and go down to Toronto with us in a 100-car train at 60 miles an hour. I think you need the education.

[Interpretation]

employé du Canadien National ou d'une autre société de chemin de fer, vous n'obtenez aucun de ces avantages. Vous devez vous procurer votre propre montre, vos vêtements, vos outils qu'il vous appartient de remplacer si vous les perdez. Vous devez acheter le phare à signaux. Le seul cadeau qu'on offre à l'employé est une radio qu'il vous appartient de maintenir en bon état.

**M. Whicher:** Vous me faites penser aux cultivateurs du Canada.

**M. Moses:** Non. On m'a posé une question et j'y ai répondu.

**M. Whicher:** Je vous dis simplement que vous ressemblez aux cultivateurs du Canada.

**Le vice-président:** M. Moses a la parole.

**M. Moses:** Il nous faut toujours négocier. D'ailleurs, si la société nous accorde certains avantages, c'est qu'elle juge qu'il est opportun de le faire et que nous le méritons.

**M. Whicher:** Elle vous consent certains avantages sans quoi vous cesseriez le travail.

**M. Saltzman:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Il faut tenir compte du député de Bruce.

**Le vice-président:** Je vous mets sur la liste pour la deuxième tournée, monsieur Whicher.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, M. Howe a signalé au Comité à plusieurs reprises que les installations ferroviaires et les opérations dirigées par un seul employé suscitent bien des controverses. Or, dans de telles conditions, peut-on assurer la sécurité des chemins de fer notamment sur les lignes qui ont un système de radio quelque peu déficient?

**M. Moses:** Pour mener à bien une entreprise de ce genre, on doit maintenir les autres trains à l'avant et à l'arrière de ces autobus du point A au point B. Il n'y aurait pas d'interception si on les mettait sur la courbe d'évitement. Personne n'activerait l'interrupteur si ce n'est le conducteur d'autobus. Personne pour manipuler le verrou de blocage si bien qu'ils pourraient entrer et sortir à leur gré. Il n'y a aucune raison pour que l'on ne procède pas ainsi. Si le pays a besoin d'un tel changement technique, il faut en faire un examen judicieux. Des hommes sensés et les conducteurs de trains doivent concevoir un plan de sécurité.

**M. Skoberg:** Je vous remercie, monsieur Moses.

**Le vice-président:** Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Je n'ai rien d'autre à dire.

**Le vice-président:** Je tiens à remercier MM. W. Moses et Gordon d'avoir bien voulu nous présenter les mémoires de la Fraternité des ingénieurs de locomotives et de la Fraternité du syndicat uni des transports (agents de trains).

**M. Moses:** Monsieur Whicher, je serais heureux que vous nous accompagniez un jour dans un de nos trains de marchandises de 100 wagons en route vers Toronto à 60 milles à l'heure. Cela vous rendrait service.

[Texte]

**Mr. Whicher:** Thank you. I have been insulted by experts before.

**The Vice-Chairman:** I will now call on the County of Perth and the Town of Listowel. I believe Mr. Roy Robinson is the Warden of the County of Perth, and from the Town of Listowel there are Mr. Gross and Mrs. Elsie Karges. Will you come forward, please.

• 1436

**Warden Roy Robinson (On behalf of the County of Perth):** Mr. Chairman, ladies and gentlemen, the following is a brief that the County of Perth has prepared for the hearing of the Standing Committee on Transport and Communications.

Perth County would be pleased if the Standing Committee on Transport and Communications would consider the total lack of a public transportation network in the rural areas of the County of Perth.

When the rail service was discontinued in our rural areas it was assumed or imagined that some other form of public transportation would adequately replace the service provided by railways.

This definitely has not been the case, and the transportation problem is getting worse instead of better as our population increases.

The County of Perth has a population of approximately 33,000 people, none of whom are presently being provided with a public means of transportation.

There is a high percentage of elderly people, approximately 15 per cent over 70 years of age, who will be in the very near future or are at the time of life now, when they cannot drive their own vehicles.

Another factor to consider is that 31.2 per cent of the population is 14 years of age and younger, who would not be driving an automobile and needing transportation.

Students coming from our rural areas who are going to the universities and colleges are being left stranded and isolated from their homes at the nearest rail centres to their place of residence.

While it is very convenient for those residents owning their own transportation vehicles to drive to these rail centres to board a train, it is very inconvenient for those less fortunate who are compelled to seek the help of others in order to make connections at the various rail centres due to the fact there is no passenger transportation available, either by train or by bus, to arrive there.

This problem is thereby twofold. Without the facilities of public transportation in our rural areas people are not coming to this area, whether it be for recreation, for work, to visit, et cetera.

Therefore we would strongly urge the Standing Committee on Transport and Communications to consider providing the rural areas of our county with a public transportation network; that is, bus service that will provide adequate connections with rail centres such as Stratford, Guelph, Kitchener and London.

We ask the Committee to consider the safety factor involved. Fifty people on a bus would take 50 cars from already congested crowded highways.

Also consider the pollution factor. One bus compared to 50 cars producing carbon monoxide along the highways.

We ask the Committee to realize that we are speaking for a large group of tax-paying citizens who firmly believe we have a right, and I might stress, as others do in parts of Ontario, to at least a subsidized means of public transportation.

[Interprétation]

**M. Whicher:** Je vous remercie. Ce n'est pas la première fois que des spécialistes me lancent des injures.

**Le vice-président:** J'invite maintenant les représentants du comté de Perth et de la ville de Listowel. M. Roy Robinson est le gouverneur du comté, M. Gross et M<sup>me</sup> Elsie Karges représentent la ville de Listowel. Veuillez vous avancer, je vous prie.

**M. Roy Robinson (Échevin pour le comté de Perth):** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais vous présenter le mémoire préparé par le comté de Perth à l'occasion des audiences du Comité permanent des Transports et des Communications.

Le Comité de Perth saurait gré au Comité permanent des transports et des communications de bien vouloir étudier la question de l'absence totale de réseau de transport public dans les régions rurales de ce comté.

Au moment où a cessé le service ferroviaire, on pouvait s'attendre à ce qu'un autre mode de transport public le remplace, comme il se doit.

Tel n'a pas été le cas cependant, et, au fur et à mesure qu'augmente la population, le problème du transport devient de plus en plus critique.

La population du comté de Perth compte quelque 33,000 habitants qui ne bénéficient à l'heure actuelle d'aucun moyen de transport public.

Le nombre de personnes âgées est relativement élevé, quelque 15 pour cent d'entre elles dépassant présentement 70 ans ou devant le dépasser bientôt, et elles ne peuvent conduire de voiture.

Un autre facteur qu'il ne faudrait pas négliger, c'est que 31.2 pour cent de la population est âgée de 14 ans et moins. Il n'est pas question pour ces jeunes de conduire une voiture et ils ont besoin de moyens de transports.

Les étudiants des régions rurales qui fréquentent les universités et les collèges sont laissés en plan au centre ferroviaire le plus proche de leur résidence et ne peuvent regagner leur foyer quand ils arrivent à la gare.

S'il est vrai que les résidents qui possèdent une voiture peuvent facilement se rendre à la gare pour y prendre le train, ceux qui en sont dépourvus doivent pour ce faire, avoir recours à ceux qui en ont étant donné qu'il n'y a pas de moyens de transport par autobus ou par train pour assurer la desserte des centres ferroviaires.

Le problème est donc ambivalent. L'absence de moyens de transport public dans nos régions rurales fait qu'on n'y vient pas, que ce soit pour s'y distraire, pour travailler ou encore pour nous rendre visite.

Nous demandons donc instamment au Comité permanent des transports et des communications d'étudier comment on pourrait doter de moyens de transport public les régions rurales de notre Comité, autrement dit la mise sur pied d'un service d'autobus qui relierait la région à un centre ferroviaire comme Stratford, Guelph, Kitchener et London.

Nous prions le Comité d'étudier le facteur sécurité qui entre en jeu. Il y a lieu de noter que 50 personnes à bord d'un autobus, c'est 50 voitures de moins sur les grandes routes déjà si encombrées.

Un autre facteur qu'il ne faut pas négliger, c'est la pollution et l'on peut comparer à cet égard la production d'oxyde de carbone d'un bus à celle de 50 voitures sur les grandes routes.

Les membres du Comité comprendront que nous nous faisons ici les porte-parole d'un groupe imposant de contri-



## [Text]

We are not asking for more than anyone else receives, but we feel we have as much right to ask for the same.

We do wish to thank the Committee for the time and effort you are taking to ascertain the real needs of the travelling public in our area.

Respectfully submitted by the Perth County Council.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Robinson. I will now call on Mr. Gross from the Town of Listowel.

**Mr. Gross (Councillor, Town of Listowel):** Thank you, Mr. Chairman. I will start by reading from our brief.

• 1441

The Committee is surely aware that rail passenger service was terminated in the Listowel-Palmerston area about one year ago. Since rail service ended, there has been no direct access to the Toronto area, London or Stratford as was formerly the case. The existing bus service has not been expanded to compensate for the itineraries formerly serviced by rail.

Listowel's bus service consists of a daily bus to Kitchener leaving at 9.05 a.m. and at 6.50 p.m. There is bus service to London on Sunday evening only. There is no possibility of a return trip to London, Stratford or Guelph on the same day. Trips to other centres all require transfer at Kitchener and force Listowel's citizens to make time-consuming roundabout journeys to almost any destination. It is clear that existing bus service is not an adequate alternative to rail service as presently constituted.

Listowel feels that, although it is not a city, it is nevertheless entitled to public rail transportation.

In larger cities, there appears to be an increasing use of fast commuter trains and efforts to restrict the use of auto transportation. Such commuter systems are expected to spread and should eventually be linked to rural transportation systems. Such restrictions of the use of the automobile and extensions of commuter systems to link rural trains to commuter systems in larger growing centres such as the Kitchener-Waterloo and Guelph areas, which are growing in close proximity to Listowel, should become a reality within the next few years. For example, it is foreseeable that such extensions of commuter systems and limitations on the use of the automobile will probably increasingly occur in the Toronto district. We feel it will not be too many years until similar trends occur in other centres, such as, Kitchener, Guelph and so on. For this reason, a town such as Listowel should have its own passenger service. It is felt that in not too many years in the future the abovementioned trends will lead to the renewed use of our railway station for mass transit communications in some form.

It is also felt that Listowel is entitled to rapid mass transportation to the Ontario provincial capital. In addition, Listowel has students who cannot afford automobile transportation, but who require transportation facilities to universities and community colleges in the cities around Listowel. There are also patients and their relatives in need of transportation to larger cities where patients use the services of specialists and specialized treatment centres not available in a small town. In addition, there are many elderly people in our community who cannot afford cars and must rely on public transportation. For these

## [Interpretation]

bualbes qui estiment avoir droit, comme c'est le cas dans d'autres régions de l'Ontario pourrais-je remarquer, tout au moins à un moyen de transport public subventionné.

Nous ne voulons rien de plus que ce dont quiconque bénéficie ailleurs et nous estimons y avoir autant droit.

Nous remercions le Comité du temps et de l'effort qu'il consacre à l'étude des véritables besoins de transport public dans notre région.

Respectueusement soumis par le conseil du comté de Perth.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Robinson.

Nous entendrons maintenant M. Gross qui représente la ville de Listowel.

**M. Gross (Échevin, ville de Listowel):** Merci, monsieur le président. Je vais commencer en lisant notre mémoire.

Le Comité sait sûrement que le service aux voyageurs a été supprimé il y a environ un an dans la région de Listowel-Palmerston. Depuis qu'il n'y a plus de service à cet endroit il n'y a pas moyen d'avoir un accès direct à la région de Toronto, de London ou de Stratford comme c'était le cas par le passé. Le service d'autobus ne s'est pas étendu pour desservir les itinéraires qui auparavant étaient desservis par train.

Le service d'autobus de Listowel consiste en deux trajets quotidiens vers Kitchener à 9 h. 05 et à 18 h. 50. Il y a un service d'autobus pour London le dimanche soir seulement. Il n'y a pas moyen de faire un voyage aller-retour à London, Stratford ou Guelph au cours de la même journée. Pour aller vers d'autres centres, il faut prendre une correspondance à Kitchener et cela force les citoyens de Listowel à des voyages qui prennent beaucoup de temps quelle que soit la destination. Il est clair que le service d'autobus actuel ne remplace pas les services ferroviaires.

Bien que Listowel ne soit pas une cité, ses habitants ont droit néanmoins au transport public ferroviaire.

Dans les plus grandes villes, il semble qu'on utilise de plus en plus le train et qu'on essaie de diminuer l'utilisation des voitures. On s'attend à ce que ces systèmes ferroviaires s'étendent et finissent par être reliés à des systèmes de transport ruraux. Une telle restriction de l'usage de l'automobile et l'étendue des systèmes ferroviaires reliés aux trains ruraux dans les centres les plus importants comme Kitchener-Waterloo et Guelph qui sont en pleine croissance et peu éloignés de Listowel devrait être une réalité d'ici quelques années. Par exemple, on peut prévoir l'extension de ces systèmes ferroviaires et une restriction croissante de l'usage de l'automobile dans le district de Toronto. D'ici peu de temps, des tendances semblables se manifesteront dans d'autres centres comme Kitchener, Guelph. C'est pour cela qu'une ville comme Listowel devrait avoir son propre service de voyageurs. On estime que d'ici quelque temps les tendances ci-dessus mentionnées amèneront une recrudescence de l'utilisation de nos gares de chemins de fer à l'usage des communications de masse sous quelque forme que ce soit.

Nous estimons aussi que Listowel a droit à un système rapide de transport de population vers la capitale provinciale de l'Ontario. De plus, Listowel compte parmi ses habitants des étudiants qui ne peuvent se permettre le transport par automobile mais qui ont besoin d'un système de transport vers les universités, les collèges dans les villes voisines de Listowel. Il y a aussi les malades et leurs parents qui ont besoin d'un système de transport vers les plus grandes villes où il y a des spécialistes et des centres



## [Texte]

purposes, Listowel needs a rapid mass transportation system. Of course, the volume of traffic will vary and at times, such a system might be faced with an operating financial loss.

During 1970 at your former transportation hearing, it was made clear the Guelph-Toronto run, for example, lost \$147,313 that year, although the train often made the 58-mile journey filled to capacity. This underlines the fact that runs even from larger cities do not make profit, so that the financial picture alone cannot be decisive in determining whether to retain or resume rail passenger service.

We feel that a more efficient, courteous, speedy service would encourage more people to use railways thus reducing costs. There can be no doubt of a need for mass passenger service for the people of Southwestern Ontario. We feel that an efficient rail service is far better than improved bus service in view of the winter snow conditions. It may be that daily passenger service by rail is too much to subsidize. However, at least two or three day weekly service that is dependable would be required to meet the minimum needs of the public in the area concerned throughout the entire year.

The whole topic of transportation was discussed in the April 1972 issue of *Municipal World*. In this issue, the Ontario government has suggested that the new structure of government had taken into account the growing economic and social structure of the province, balancing the desirability of material enrichment against the environmental needs and wishes of the people. This would suggest that antipollution and other factors could also play their part in the restriction of automobile and bus transportation in favour of mass transit systems by rail. We feel that in view of such policies and for reasons already given it would be desirable to restore our railway passenger service.

• 1446

We also understand that while certain railway lines are to be abandoned by 1972, that such lines which proved to be necessary could be retained with 80 per cent of the cost being subsidized by the federal government. We feel that in view of the government's stated views our service should be retained and could possibly be treated as necessary lines entitled to such a subsidy. It should be borne in mind that there have been letters to the editor of our Listowel newspaper indicating public support for the restoration of our railway service on various occasions; for example, January 13, 1972 and May 11, 1972. Because there is public support for passenger service in Listowel, we feel that consideration should be given to the possibility of subsidizing railway passenger service to and from Listowel and to keeping our station open. It may not be generally known that the Listowel railway station is presently maintained by only one employee and the station is in good serviceable condition and it would appear that the cost of maintaining this station is minimal.

Listowel is a growing community which is attracting new industry, is in the process of a major annexation, has a major sewer program under way and has the real prospect of new and growing subdivisions in the near future. These are facts which indicate a growing need for a mass transportation system rather than a need to curtail our services.

It is quite evident that without the possibility of renewed rail passenger service at some time in the future our area will be badly hampered due to the limited mass transpor-

## [Interprétation]

de traitements spéciaux que l'on ne trouve pas dans une petite ville. De plus, il y a bon nombre de personnes âgées dans notre collectivité qui ne peuvent se permettre d'avoir des automobiles et qui doivent se servir des transports en commun. Pour réaliser ces objectifs, Listowel a besoin d'un système de transport en commun rapide. Naturellement, le volume de trafic variera et, il se peut qu'un tel système subisse un déficit d'exploitation.

En 1970, lors de l'audience précédente sur les transports, on a établi clairement que le service entre Guelph et Toronto avait perdu 147,313 dollars cette année-là, bien que les trains fassent souvent le voyage de 58 milles à pleine capacité. Cela montre bien que même les lignes desservant des villes importantes sont déficitaires; il ne faut donc pas tenir compte seulement de l'aspect financier pour déterminer si l'on devrait maintenir ou recommencer un service ferroviaire de voyageurs.

Nous estimons qu'un service plus rapide, plus efficace encouragerait plus de gens à utiliser les chemins de fer, réduisant ainsi les coûts. Il est sans doute nécessaire pour les gens du sud-ouest de l'Ontario d'instaurer un service passagers. Nous estimons qu'un service ferroviaire efficace est meilleur qu'un service d'autobus amélioré à cause des conditions climatiques durant l'hiver. Il est peut-être impossible de subventionner un service ferroviaire quotidien de voyageurs. Toutefois, un service fiable en opération durant au moins 2 ou 3 jours de la semaine serait nécessaire pour satisfaire les besoins minimum du public dans cette région durant toute l'année.

Les transports ont fait l'objet d'une discussion dans le numéro d'avril 1972 du *Municipal World*. Dans cette publication, le gouvernement de l'Ontario disait que la nouvelle structure du gouvernement avait tenu compte de la croissance sociale et économique de la province en cherchant un équilibre entre la nécessité de l'accroissement matériel

et les besoins et les désirs des habitants quant à l'environnement. Cela laisse entendre que la lutte contre la pollution et d'autres facteurs pourraient aussi jouer un rôle sur la restriction du transport par automobile et par autobus tout en favorisant les transports rapides en commun par train. Nous estimons que compte tenu de telles politiques et pour les raisons que nous venons de vous donner il serait souhaitable de remettre en service les trains de voyageurs.

Nous comprenons aussi que, même si certaines lignes ferroviaires devaient être abandonnées en 1972, celles qui s'avèrent nécessaires pourraient être retenues si on pouvait obtenir du gouvernement fédéral une subvention de 80 p. 100 pour en défrayer le coût. Nous croyons que compte tenu des opinions avouées du gouvernement, notre service devrait être retenu et pourrait probablement être considéré comme ligne ferroviaire nécessaire et en droit à une telle subvention. Il ne faut pas oublier qu'il y a eu bon nombre de lettres adressées au rédacteur en chef de notre journal local à Listowel qui indiquaient l'appui du public pour que soit restauré notre service par train; par exemples, celles du 13 janvier 1972 et 11 mai 1972. Parce que le public est en faveur d'un service aux voyageurs à Listowel, nous estimons que l'on devrait étudier la possibilité de subventionner un service ferroviaire aux voyageurs pour l'aller et retour à Listowel et pour maintenir notre gare ouverte. Il se peut que cela ne soit pas très connu en général, mais la gare de chemin de fer de Listowel est présentement entretenue par un seul employé mais néan-



## [Text]

tation. We doubt that the implementation of a Servocentre concept could remedy the situation and might lead to the need for very roundabout and lengthy time schedules for travel by people living in our community. Listowel has an active community of doers and travellers and it is unthinkable that a growing community of close to 5,000 people should be arbitrarily denied passenger service.

It has been indicated through the minister in charge of transportation for Ontario that this ministry would contribute up to 75 per cent of the cost of a study of forms of transportation, including both roads and other forms of transportation, to help ascertain the most feasible forms of transportation between rural and urban municipalities. This issue was underlined at the Good Roads Association meeting at the Royal York Hotel in Toronto on February 22, 1972. The Council of the Town of Listowel would urge that immediate steps be taken to inaugurate such a study of transportation needs and costs in addition to considering factors such as subsidies and whatever assistance provincial and federal governments might be able to provide to assist communities such as ours.

We believe the foregoing submission makes it plain that Listowel is not adequately serviced by bus and, of course, has no rail passenger service at all. There is required, we feel, an immediate need for re-instituted rail passenger service, preferably daily, but if necessary only on certain days of the week. There should also be a more improvement in the bus service offered. If subsidies are required then we urge your Committee to consider what is available and recommend that subsidized service be applied in our community.

If further study should prove warranted, we request that our rail service be restored in the interim while a complete and proper study is made so that an adequate, viable mass transportation system is established which meets the human and environmental needs of our community.

I would like to refer you to our Exhibit No. 1, particularly the part that is marked in the first article on the right-hand side. It reads:

We suspect the reason we're left literally stranded with such poor service is because the people it hits the hardest are those packing the smallest clout where the government is concerned—senior citizens and those who can't afford to buy a car. It would hit the youth of the country too except they've avoided the problem by hitting the highways with their thumb and a pack.

I think that sums up the view of the smaller community. Thank you for your time.

## [Interpretation]

moins elle est en bonne condition et il semble que le coût de l'entretien serait minime.

Listowel est une collectivité en pleine expansion qui attire de nouvelles industries et qui est en train de s'annexer d'autres localités. Il y a à cet endroit en ce moment un important programme d'installation d'égouts et dans l'avenir immédiat il y aura à cet endroit de nouveaux lotissements domiciliaires en pleine expansion. Ce sont là des faits qui démontrent un besoin croissant d'un système de transport en commun plutôt qu'un abandon du service actuel.

Il est assez évident que sans la possibilité d'un service ferroviaire aux voyageurs dans l'avenir immédiat notre région sera grandement démunie à cause des transports en commun limités. Nous ne croyons pas que l'instauration d'un service Servocentre pourrait remédier à la situation et provoquer la nécessité d'horaires peu intéressants pour les gens qui voyagent à l'extérieur de notre collectivité. Les habitants de Listowel sont actifs et se déplacent régulièrement et il est impensable qu'une telle collectivité en pleine expansion de près de 5,000 personnes soit privée arbitrairement d'un service aux voyageurs.

On a démontré par l'entremise du ministre responsable des Transports pour l'Ontario que ce ministère contribuerait jusqu'à 75 p. 100 du coût d'une étude sur les modes de transport, y compris tant les routes que les autres, en vue de déterminer les modes de transport les plus souhaitables entre les collectivités rurales et urbaines. Cette question a été soulignée à la réunion de l'Association *Good Roads* à l'hôtel Royal York à Toronto le 22 février 1972. Le Conseil de ville de Listowel a demandé instamment que des mesures immédiates soient prises pour commencer l'étude des besoins et des dépenses dans le domaine du transport en plus d'une étude sur les facteurs tels que les subventions et quelque aide provinciale ou fédérale qu'on peut accorder en faveur de collectivités comme la nôtre.

Nous croyons que le mémoire actuel indique clairement que Listowel n'a pas un service d'autobus adéquat et n'a même pas de service ferroviaire. Il est nécessaire à notre avis de reconnaître qu'il faut immédiatement remettre sur pied un service ferroviaire de préférence quotidien mais si c'était possible, du moins, durant certains jours de la semaine. Il devrait y avoir aussi une amélioration des services d'autobus. Si des subventions sont nécessaires, nous demandons instamment au comité d'étudier les sommes dont on peut disposer et de recommander qu'un service subventionné soit accordé à notre collectivité.

Si des études plus poussées s'avèrent justifiées, nous demandons que notre service ferroviaire soit restauré dans l'intervalle pendant qu'une étude complète et approfondie sera faite de sorte qu'un système de transport adéquat et viable soit établi afin de répondre aux besoins humains et écologiques de notre collectivité.

J'aimerais vous renvoyer à la pièce numéro un, particulièrement à l'endroit indiqué dans le premier article à la droite de la page. On y lit ce qui suit.

Nous croyons que la raison pour laquelle nous avons un service de transport si minable est le fait que les gens qui en sont les plus affectés sont ceux qui ne revendiquent pas leurs droits auprès du gouvernement, c'est-à-dire les citoyens âgés et ceux qui ne peuvent se permettre d'acheter une voiture. Ce problème aura des répercussions également sur les jeunes de notre pays sauf qu'ils ont remédié à la situation en faisant de l'auto-stop le long des grandes routes.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Gross. Mr. Monteith will be the first questioner.

**Mr. Monteith:** Mr. Chairman, I think Warden Robinson has set out a case. In your presentation you are concerned chiefly with the connections possible to Stratford, for argument's sake, as the centre of a mainline, or being on the mainline, and transportation could be had out of here providing you could get transportation to Stratford. That is primarily your case.

• 1457

Mr. Gross, I think, has given a very excellent brief on behalf of Listowel. He mentions that it is not an adequately furnished service; I think it gets practically no service at all. I think you mentioned there was one bus per week going to London, which is atrocious in my estimation. There is a daily bus that goes to Kitchener; one daily bus.

**Mrs. Elsie Karges (Councillor, Town of Listowel):** That should read "leaving Listowel at 9.05 a.m. and returning at 6.50 p.m." There is an error in the brief; it says "leaving for Kitchener at 9.05 a.m. . . ." and it should read "returning at" 6.50 p.m. It is really just one bus.

**Mr. Monteith:** Yes. I suggest you practically have no service at all: one bus per day to Kitchener and returning later in the day, and one per week going in the other direction. That only corroborates what Warden Robinson has said that there is no transportation for the people of the county to get to Stratford.

Mr. Gross primarily makes a case for subsidization if necessary, but not necessarily subsidization, or something to that effect. I think we have subsidized so many other industries one way or another in Canada, that consideration should certainly be given to this. You very definitely make a case for a study of your predicament primarily in Listowel, which is, of course, part of the county, and I would certainly think this should be given every consideration, not by the Canadian Transport Commission so much as by the government.

That is all I have to say, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Monteith. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to make an observation that as we look at the Golden Triangle area of Toronto, Ottawa, Montreal, it appears that the rest of Canada is sort of left out of everything.

I would like to ask, if I may, whether or not the witnesses before us today agree with that type of position? Would you agree that your area here has been left out of Canada generally in so far as transportation facilities are concerned, and the whole area of looking at Canada as a nation?

**Mr. Robinson:** I think I would certainly agree that with a bus service from London to Listowel on Friday night and from Listowel back to London on Sunday night, certainly we have been left out.

I might say that we have a busload of children in Ottawa at the present time. They arrive back in Stratford tonight

[Interprétation]

Voilà à mon avis ce qui résume les points de vue de notre petite collectivité. Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé.

**Le vice-président:** Merci beaucoup M. Gross. M. Monteith sera le premier à prendre la parole.

**M. Monteith:** Monsieur le président, je crois que l'échevin Robinson a bien fait valoir son point de vue. Votre mémoire fait surtout état des correspondances possibles pour Stratford qui, aux fins de la discussion, devient le point milieu de la voie principale, ou est simplement situé sur la voie principale, et vous dites qu'il serait possible d'avoir des moyens de transport à partir d'ici, à condition

de pouvoir vous rendre à Stratford. C'est ce que vous réclamez.

A mon avis, monsieur Gross a présenté un excellent mémoire au nom de la ville de Listowel. Il indique que la ville ne dispose pas d'un service adéquat. Je pense, pour ma part, qu'il n'y a pour ainsi dire pas de service dans cette ville. Je pense que vous avez mentionné qu'il y avait un autobus par semaine en direction de London, ce qui constitue selon moi une situation exécrable. Il y a un autobus quotidien en direction de Kitchener, un autobus par jour.

**Mme Elsie Karges (Conseiller, ville de Listowel):** Il faudrait plutôt lire «quitte Listowel à 9h5 et revient à 18h50.» Il y a une erreur dans le mémoire: on y lit «part en direction de Kitchener à 9h5 . . . » alors qu'il faudrait lire «revient à» 18h50. Il n'y a en fait qu'un seul autobus.

**M. Monteith:** Oui. Autant dire qu'il n'y a pas de service du tout: un autobus par jour en direction de Kitchener, qui revient plus tard au cours de la journée, et un autobus par semaine qui va dans la direction opposée. Cela confirme le témoignage de l'échevin Robinson selon lequel les résidents de la région n'ont aucun moyen de transport pour aller à Stratford.

Monsieur Gross a tout d'abord fait état de l'octroi de subventions ou de toute autre forme d'aide. Je pense que nous avons subventionné tellement d'entreprises au Canada, sous diverses formes, qu'il faudrait sûrement étudier également cette question. Vous réclamez une étude de la situation particulière de Listowel, qui fait évidemment partie de la circonscription, et je pense que le gouvernement, beaucoup plus que la Commission canadienne des transports, devrait accorder une attention particulière à cette demande.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Monteith. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** J'aimerais faire observer que si l'on considère le triangle d'or Toronto-Montréal-Ottawa, il semble que les autres régions du Canada soient dépourvues de tout.

Je me permettrai de demander aux témoins qui comparaissent devant nous aujourd'hui s'ils sont d'accord avec cette thèse. Pensez-vous que votre région soit dans l'ensemble exclue du Canada en ce qui a trait aux moyens de transports?

**M. Robinson:** Il est sûrement exact de dire qu'avec un seul service d'autobus entre London et Listowel le vendredi soir et entre Listowel et London le dimanche soir, nous ayons été exclus de la vie du pays.

J'ajouterais qu'il y a pour le moment à Ottawa un autobus plein de nos enfants. Ils reviendront à Stratford ce



[Text]

about midnight. The parents of those children had to provide transportation to Stratford. We have to see that there is a bus there tonight to pick them up. I consider we are totally isolated.

**Mr. Skoberg:** With the population you have in this area, Mr. Chairman, it makes me wonder why the Canadian Transport Commission and the Railway Transport Committee of that commission would make that type of decision, in so far as abandonment of rail passenger service is concerned.

I would like to ask whether or not your area and the municipalities involved in that area have made objection, or have you written letters to the President of the Canadian Transport Commission, Mr. Pickersgill, in regard to this decision of the Canadian Transport Commission?

**Mr. Gross:** As for Listowel, Mrs. Karges and myself were not on the Town Council at the time our service was cut off. I am unable to tell you exactly what was done at that time, but it would appear that it was inadequate, I believe.

• 1456

**Mrs. Karges:** I know that Listowel was represented at the time the train was cut off and I know that the people who attended came home very discouraged. They felt that they had not had a fair hearing; that it was all done for economic reasons. I think the *Banner* sums it up in one editorial: "In regard to the hearing that is coming up they have asked to remove our station". The Listowel *Banner* said, and I think this indicates the feeling of the people of Listowel:

Listowel Town Council, of course, will protest the action. Not that it will do any good. The Canadian Transport Commission has not been able to see the folly in the abandoning of rail facilities in the past, and there has been no indication that any lightbulb has been turned on as yet.

I think this indicates that the feeling is, What is the use.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, could any one of the witnesses before us say how many senior citizens there are in your particular municipality, at this time?

**Mr. Robinson:** Fifteen percent are 70 years or older, which would roughly be 4,500.

**Mr. Skoberg:** Four thousand, five hundred?

**Mr. Robinson:** Right.

**Mr. Skoberg:** Have you any indication whether or not these senior citizens would use rail passenger service, if some consideration were given to them as in other nations of the world, perhaps a 50 per cent reduction?

**Mr. Robinson:** I do not think they are as interested in the 50 per cent reduction as they are in being able to make the right connections. Elderly people do not care to spend three days to get to Toronto and back, and this is the problem. In the last few years that we had rail service, the connections were so bad that people were not using it. I think you would agree with me that people of this age just cannot stand that type of transportation.

[Interpretation]

soir, vers minuit. Les parents de ces enfants ont dû veiller à faire transporter leurs enfants jusqu'à Stratford et nous devons maintenant nous assurer qu'il y aura un autobus ce soir pour les ramener. J'estime que nous sommes tout à fait isolés.

**M. Skoberg:** Étant donné la population de cette région, je me demande pourquoi la Commission canadienne des transports et le Comité des transports par chemins de fer de cette commission ont pris une telle décision, du moins en ce qui concerne la suppression du service voyageurs.

J'aimerais savoir si votre région et les municipalités qui la composent se sont opposées à cette décision, si vous avez écrit au président de la Commission canadienne des transports, monsieur Pickersgill, au sujet de cette décision de la Commission?

**M. Gross:** En ce qui concerne Listowel, madame Karges et moi-même ne faisons pas partie du conseil municipal lorsque le service a été supprimé. Je ne puis donc vous dire tout ce qui s'est fait à ce moment, mais je pense que cela n'a pas été suffisant.

**Mme Karges:** Je sais que la ville de Listowel était représentée lorsqu'on a supprimé ce train. Je sais aussi que les gens qui ont assisté à la réunion sont revenus découragés. Ils ont eu l'impression qu'on ne les a pas écoutés, que tout cela était fait pour des raisons économiques. Je crois que le *Banner* résume cela dans un éditorial: «En vue de la réunion qui aura lieu, ils ont demandé de supprimer notre gare.» Le *Banner* de Listowel a aussi déclaré, et je crois que cette déclaration reflète l'état d'esprit des gens de Listowel.

Le Conseil municipal de Listowel s'opposera, bien sûr, à cette action. Ce n'est pas que cela changera grand-chose. La Commission canadienne des transports n'a pas vu, dans le passé, l'illogisme de l'abandon des services de chemins de fer, et rien n'indique qu'il y ait quoi que ce soit de changé.

Je crois que nous avons là le sentiment général.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, l'un des témoins pourrait-il nous donner le nombres de citoyens âgés de votre ville à l'heure actuelle?

**M. Robinson:** Les plus de 70 ans constituent 15 p. 100 de la population, ce qui fait environ 4,500 personnes.

**M. Skoberg:** 4,500?

**M. Robinson:** C'est exact.

**M. Skoberg:** Savez-vous si ces citoyens âgés utiliseraient le train, si on leur accordait, comme dans certains pays, une réduction, disons de 50 p. 100?

**M. Robinson:** Je ne crois pas que ce soit la réduction de 50 p. 100 qui les intéresse, mais plutôt la possibilité de prendre les bonnes correspondances. Ils ne veulent pas prendre trois jours pour se rendre à Toronto et pour en revenir, et c'est là le problème. Au cours des dernières années, il était si difficile de prendre les correspondances que les gens ont cessé de prendre le train. Je crois que vous serez d'accord avec moi pour dire que les personnes de cet âge ne peuvent voyager de cette façon.

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** If I understood your remarks correctly, you had made representations to the Liberal Association in your area?

**Mr. Robinson:** No, I did not make that statement.

**Mr. Skoberg:** I will leave it at that. I am sure that all of us representing all political parties you should make representation to the Canadian Transport Commission and to the Minister of Transportation, Mr. Jamieson. It appears, as we travel throughout your area here, that they failed to realize the importance of rail transportation facilities, and I am wondering whether or not your particular area has made that very, very point, and emphasized that rail transportation facilities are really necessary to your particular area?

**Mr. Robinson:** I certainly believe it is important that we have such facilities, but at the time the rail service was discontinued, there were a great many press releases that we would get as good or better transportation and we expected it would be by bus. This has failed to materialize.

**Mr. Skoberg:** Are you suggesting to this Committee, Mr. Chairman and sir, that the bus transportation as promised before the Railway Transport Committee did not materialize?

**Mr. Robinson:** At the time the rail transportation was discontinued, there used to be a daily train from London to Listowel. I am just not positive how far north it went at that time. Since it has been discontinued we have a bus that comes up from London on Friday night and one that goes back on Sunday night.

• 1501

**Mr. Skoberg:** Does that bus have a washroom on it?

**Mr. Robinson:** I think I would be safe in saying, no.

**Mr. Skoberg:** I presume whether it is once a week or daily, Mr. Chairman, a person would like the opportunity of going to the washroom.

**Mr. Robinson:** That is right.

**Mr. Skoberg:** In other words, you are telling this Committee that you have received absolutely no service.

**Mr. Robinson:** Absolutely no service.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Skoberg.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, I think it would be worth putting on the record one short paragraph that the CTC issued when they brought down their decision in September, 1970. After doing so, I will ask my questions.

The CTC Committee finds that the highway system serving the points in this region of Ontario ... which we are talking about now ...

... served by the passenger train services is excellent and is probably as expensive as could be found in any comparable area of Canada. The Committee further finds that the existing bus services in the area constitutes a satisfactory alternative public transportation service and the Committee accepts the evidence adduced at the hearings that these bus services will be adequate in capacity and will be increased in frequency as required by traffic demands resulting from discontinuance of the passenger train services.

Who operates the bus system out of Listowel, for instance?

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Si je vous ai bien compris, vous avez protesté auprès de l'association libérale de votre région?

**M. Robinson:** Je n'ai pas dit cela.

**M. Skoberg:** Je vais céder la parole. Je suis certain que nous tous, qui représentons tous les partis, devrions présenter nos doléances à la Commission canadienne des transports et au ministre des Transports, monsieur Jamieson. D'après ce que nous avons pu constater au cours de notre voyage, il semble qu'ils n'ont pas pris conscience de l'importance des services de transport ferroviaire, et je me demande, si notre région a souligné et insisté sur le fait que les services de transport ferroviaire lui sont nécessaires.

**M. Robinson:** Je sais que de tels services nous sont indispensables; mais à l'époque où ils ont été supprimés, il y a eu beaucoup de communiqués de presse qui disaient que nous aurions un service de transport aussi bon, sinon meilleur. Nous avions espéré que le transport par autobus prendrait la relève. Mais cela a échoué.

**M. Skoberg:** Est-ce que vous nous dites que le transport par autobus, tel que promis au Comité des transports ferroviaires ne s'est pas matérialisé?

**M. Robinson:** A cette époque, le service voyageurs a été supprimé. Avant, il y avait un train chaque jour de London à Listowel. Je ne sais pas exactement jusqu'où il remontait vers le nord à cette époque. Depuis qu'il a été interrompu, il y a un autobus qui arrive de London le vendredi soir et un autre qui y revient le dimanche soir.

**M. Skoberg:** Y a-t-il des toilettes à bord?

**M. Robinson:** Je crois pouvoir dire qu'il n'y en a pas.

**M. Skoberg:** Je suppose qu'il en faudrait, monsieur le président, que le service soit quotidien ou hebdomadaire.

**M. Robinson:** Certainement.

**M. Skoberg:** En d'autres termes, vous dites au Comité que vous n'avez reçu absolument aucun service.

**M. Robinson:** Non, absolument aucun.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Skoberg.

**M. Hales:** Monsieur le président, je crois qu'il vaudrait la peine d'inscrire au compte rendu un court paragraphe publié par la Commission canadienne des transports lorsqu'elle a pris sa décision en septembre 1970. Ensuite je poserai des questions.

Le Comité de la CCT déclare que le réseau routier qui dessert les points de cette région de l'Ontario ... Les endroits dont nous parlons présentement ...

... desservis par les services passagers ferroviaires est excellent et coûte probablement aussi cher que dans toute autre région comparable du Canada. Le Comité déclare en outre que les services d'autobus existant dans la région constituent un service de transport public de rechange satisfaisant et le Comité accepte les témoignages entendus lors des audiences, portant que ces services d'autobus suffiront au besoin et que leur fréquence sera augmentée en fonction de la demande qui suivra l'interruption des services passagers ferroviaires.

Qui est responsable du réseau d'autobus en partance de Listowel, par exemple?



[Text]

**Mr. Gross:** We have a local bus station operated by, I think, one family which acts as agent and sells tickets. One bus leaves at 9.05 a.m.

As far as the roads are concerned, I understand there is presently a major highway program to make a highway north going very close to Listowel and up toward Owen Sound. I think they are planning to make a four-lane road. I believe it is being considered seriously at this time, although I do not know when construction might begin. Other than that I would agree that the roads are probably good.

**Mr. Hales:** The point is that the bus is operated by a private independent concern?

**Mr. Gross:** Yes.

**Mr. Hales:** Then if the CTC are going to state that these bus services will be adequate in capacity and will be increased in frequency it is the responsibility of the CTC to see that you have the proper bus facilities. You cannot expect a private operator to increase the service if it is not going to provide a profit, and he is going to have to be subsidized.

I would think that one of two things will have to be done here. These privately-owned bus systems will have to be subsidized by the CTC to ensure that they live up to what they said should be done or the CNR will have to take over all bus operations in the area to provide suitable transportation. I think this Committee would certainly be in a position to make such a recommendation after hearing this type of evidence today.

I understand you have not made any application or demands on the CTC for improved bus service?

**Mr. Gross:** I do not believe we have, although we have submitted a brief in the hope of preventing our railway station from being closed up. There was a move in that direction from another authority. But I would certainly hope to see a recommendation for an improved bus service if that is possible. Anything would be an improvement on the present set-up.

• 1506

**Mr. Hales:** I think that is all, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Hales. Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman, Mr. Gross, I cannot find it in your brief. Are you served by Servo centre here?

**Mr. Gross:** No, we are not. There had been some talk of something of the kind, but it is just what I have read in the newspaper. We have not been approached in this regard at all.

**Mr. Howe:** I see. According to one of the submissions we had yesterday, I think it was from Sarnia, they do not think too much of it. It is supposed to be a 24-hour service but there are some periods during those 24 hours when the service is pretty inadequate and they are disturbed about it. This will all come into the question of your railroad station. They will tell you that with the Servo centre they can take the agent away and you will be perfectly served from that Zenith number and that there is going to be pie in the sky and save so much money for the railroad and help all the consumers. Do you think this is possible?

[Interpretation]

**Mr. Gross:** Nous avons une gare routière locale gérée, je crois, par une famille qui s'occupe de la vente des billets. Un autobus part à 9h. 05 du matin.

En ce qui concerne les routes, je crois qu'il y a actuellement un programme important de construction en direction du nord, jusqu'à proximité de Listowel et en direction d'Owen Sound. Je crois que l'on envisage de construire une route à quatre voies. Je pense que l'on y songe sérieusement à l'heure actuelle, mais j'ignore quand la construction doit commencer. A part cela, j'admets que les routes sont probablement bonnes.

**Mr. Hales:** Mais le fait est que c'est une entreprise privée et qui s'occupe du réseau d'autobus?

**Mr. Gross:** Oui,

**Mr. Hales:** Alors, si la CCT déclare que ces services d'autobus suffiront aux besoins et que leur fréquence sera augmentée, c'est à la CCT de veiller à ce que vous ayez un nombre suffisant d'autobus. On ne peut pas espérer qu'une entreprise privée augmente ses services si cela doit lui diminuer ses bénéfices, et si elle devra demander des subventions.

Je crois qu'il faut choisir ici entre deux choses. Soit que la Commission canadienne des transports subventionne ces réseaux d'autobus appartenant à des entreprises privées pour assurer que ce qu'elle a dit être nécessaire sera fait, soit que le CN prenne en main le réseau d'autobus dans la région afin d'offrir des transports appropriés. Je crois que le Comité serait certainement en mesure de faire une telle recommandation après avoir entendu les témoignages d'aujourd'hui.

Je crois comprendre que vous n'avez pas présenté de demandes ou d'exigences auprès de la Commission en ce qui concerne un service d'autobus amélioré?

**Mr. Gross:** Je ne le crois pas, mais nous avons tout de même présenté un mémoire en espérant ainsi empêcher la fermeture de notre gare. D'autres autorités on agi en ce sens. Mais j'espère certainement que l'on recommandera d'améliorer le service d'autobus si c'est possible. Tout ce qu'on pourrait faire améliorerait la situation actuelle.

**Mr. Hales:** C'est tout monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci monsieur Hales. Monsieur Howe.

**Mr. Howe:** Merci monsieur le président. Monsieur Gross, je n'arrive pas à trouver cela dans votre mémoire. Avez-vous ici un centre automatique?

**Mr. Gross:** Non. On avait parlé de quelque chose de ce genre mais je ne l'ai lu que dans les journaux. Personne ne nous a contactés à cet égard.

**Mr. Howe:** Je vois. Selon des mémoires que l'on nous a remis hier, je pense que la ville de Sarnia n'en est pas tellement satisfaite. Ce système est censé fonctionner 24 heures par jour mais il y a certaines périodes pendant lesquelles le service est très insatisfaisant. Ceci se rattache bien sûr à la question de notre gare. On vous dira que le central automatique vous permet d'utiliser moins de personnel et que vous serez parfaitement desservi à l'aide du système Zenith, que tout sera absolument magnifique, que vous économiserez beaucoup d'argent et que tous les usagers seront satisfaits. Qu'en pensez-vous?

[Texte]

**Mr. Gross:** I have my doubts. The first thing that happened was that our mail service was dropped from the passenger line and, of course, then the passenger service deteriorated and was discontinued. If they close up our railway station maybe our freight facilities will turn into a whistle stop of very short duration. It seems to me that a Servo centre concept, would mean that we would be bussed to a point and then take a rail to another point and then be bussed again, and you could end up going twice the distance to get from point A to B. Unless it is very carefully worked out, I have great reservations as to the value of such a system.

**Mr. Howe:** You heard me speak about this report that was prepared by a committee of the Canadian Transport Commission, which is dated June 14, 1971, that they went out to survey the motor coach services in the Bruce Peninsula and in this particular part of Western Ontario. Were any of you elected representatives of Listowel or the County of Perth approached with regard to the quality of the bus service that you had in the area and asked to give your opinion on it?

**Mr. Gross:** Not to my knowledge.

**Mrs. Karges:** Was that done previous to January on 1972?

**Mr. Howe:** Yes, it was previous to January of 1972. This is dated June 14, 1971.

**Mrs. Karges:** Both Mr. Gross and I have only been on the council since the beginning of the year, so we would not know.

**Mr. Howe:** You might have heard about it, though.

**Mrs. Karges:** We had not heard about it.

**Mr. Howe:** You have been in municipal work for quite a while, Mr. Warden, I presume? You were around on June 14, 1971, as an elected representative?

**Mr. Robinson:** That is right.

**Mr. Howe:** But you have no recollection of any official from the Canadian Transport Commission coming to you or to your organization and discussing the quality of the bus services in this area?

**Mr. Robinson:** Not to my knowledge, no.

**Mr. Howe:** This is why I think it is something like a lot of the reports that are done by committees that are not elected committees. They go out and they just talk to certain people and come back and make a report and say that everything is fine. I am very glad to hear you say that they have not stood up to their obligations in making a thorough investigation of the bus service in the area.

I would like to ask you as elected people to do what I asked the City of Galt to do. Get all the people that you can to write to the Prime Minister and the Minister of Transport because, after all, the CTC and the Canadian National Railways are all limbs of the federal government and the final decisions are made by the government. I sincerely hope that you can make representations to those two important people with regard to transportation in Canada.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe. This completes the hearing of the brief of the County of Perth. I would like to thank Mr. Robinson, Mr. Gross and Mrs. Karges for appearing today.

I would like to point out to the members of the Committee. We have Mr. R. M. Veenis, the CNR area manager with us, who is here from London. I understand

[Interprétation]

**M. Gross:** J'en doute sérieusement. On a commencé d'abord par supprimer le service du courrier du service-passagers puis le service-passagers lui-même s'est détérioré pour être en fin de compte totalement arrêté. Peut-être que lorsque la gare sera fermée notre service de marchandises disparaîtra-t-il aussi. Il me semble que le central automatique aussi, signifie que l'on va en autobus jusqu'à un certain point pour prendre le train jusqu'à un autre pour finalement reprendre l'autobus; vous en arrivez ainsi à faire deux fois la distance qui vous sépare de votre destination. Je suis très réservé au sujet de la valeur d'un tel système s'il n'est pas très soigneusement planifié.

**M. Howe:** Vous m'avez entendu parler du rapport daté du 14 juin 1971, préparé par la Commission canadienne des Transports; je vous ai dit que cette commission a effectué une enquête sur le service d'autobus de la péninsule de Bruce et de cette région de l'ouest de l'Ontario. Des élus de Listowel ou du comté de Perth ont-ils été contactés pour donner leur avis au sujet de la qualité des services d'autobus de la région?

**M. Gross:** Pas à ma connaissance.

**Mme Karges:** Cela est-il antérieur à janvier 1972?

**M. Howe:** Oui. Cela remonte au 14 juin 1971.

**Mme Karges:** M. Gross et moi-même ne faisons partie du conseil que depuis le début de l'année et nous ne pourrions donc le savoir.

**M. Howe:** Vous pourriez en avoir entendu parler.

**Mme Karges:** Cela n'a pas été le cas.

**M. Howe:** Monsieur Warden, je suppose que vous vous occupez des affaires de la municipalité depuis longtemps. Le 14 juin 1971 vous étiez déjà élu.

**M. Robinson:** C'est exact.

**M. Howe:** Vous ne vous souvenez pas qu'un membre de la Commission canadienne des transports vous ait contacté pour discuter de la qualité des services d'autobus de la région?

**M. Robinson:** Non.

**M. Howe:** Voilà ce qui se passe avec les comités qui ne sont pas composés de représentants élus. Ils se contentent de discuter avec un certain nombre de gens et de rédiger un rapport qui dit que tout va bien. Je suis heureux de constater qu'ils n'ont pas assumé totalement leurs responsabilités puisqu'il n'ont pas procédé à un examen minitieux du service d'autobus de la région.

J'aimerais vous demander, puisque vous êtes des représentants élus, de faire ce que j'ai demandé à la ville de Galt de faire. Vous devriez demander au plus grand nombre de gens possible d'écrire au ministre et au ministre des transports car, après tout, la Commission canadienne des transports et le CN sont des éléments du gouvernement fédéral et les décisions sont prises par ce dernier. J'espère sincèrement que vous pourriez entreprendre des démarches auprès de ces deux personnages importants au sujet des problèmes de transport dans la région.

**Le vice-président:** Merci monsieur Howe. Ceci termine l'examen du mémoire du comté de Perth. J'aimerais remercier M. Robinson, M. Gross et Mme Karges.

Je voudrais vous signaler que nous avons avec nous M. R. M. Veenis, directeur régional du CN, qui est venu de London. Si j'ai bien compris, il doit reprendre un avion ce soir à 8 heures pour London.



[Text]

he has to catch a flight out of London tonight around 8 o'clock.

• 1511

**Mr. Skoberg:** By train, Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** Well, he is going by air, I understand. So we have to have him on if you want to ask him any questions. Mr. Veenis, CNR Area Manager, is here and we have these other briefs.

**Mr. Howe:** Well, I think we should hear the other briefs first.

**The Vice-Chairman:** I have drawn to your attention that Mr. Veenis, a representative of the CNR, is here.

**Mr. McKinley:** Mr. Chairman, I believe the people who are here to present the Huron County brief also have commitments about 6 o'clock in Goderich tonight.

**The Vice-Chairman:** I will call on the County of Huron and the Midwestern Development Council. The County of Huron first, and the Reeve of Bayfield, Ontario, is here to present the brief: Mr. E. W. Oddleifson, Reeve of Bayfield, Ontario, and Mr. R. S. Cummings, Development Officer, Goderich, Ontario. Go ahead, sir.

**Mr. E. W. Oddleifson (Reeve, Village of Bayfield, County of Huron):** Mr. Chairman, members of the Committee, we have a rather lengthy brief but I will try not to be too verbose. We will try to hit the high points. Have you all received copies?

On the first page is general information on the county itself indicating the numbers of people involved in this particular problem. We have broken this report up into several areas and we have an introduction and following parts.

Under the introduction: Over the years, passenger service to Huron County has changed. Entry and exit from this area of the province has become more difficult to accomplish by rail or road and impossible to accomplish by water or air. The time of travel to the metropolitan areas, namely, Hamilton, Toronto, London, Windsor, Detroit, Barrie and Owen Sound, has become longer instead of shorter in spite of our advancement in technology.

The passenger service must be considered along with all other aspects of transportation and, in the following paragraphs, this is our intention.

We are not only hitting rail traffic, we try to indicate that there are other modes of transportation which should also be considered.

The rail passenger service depreciated until finally, in 1968, the service to Huron County was stopped. No matter what the economics of the service dictated, it is apparent to the people of this area that while parts of this country have had its services increased, ours has suffered in the transition. The roads were adequate at one time, therefore, as the rail passenger service deteriorated, the people turned more and more to the use of the roads by automobiles. Thus, as the highway traffic multiplied and rail passenger service was withdrawn, the time of travel increased for the people in Huron County.

Time of travel, whether by road or rail, has become very important. We must compete with other areas of the country, for industries and tourists, to enhance our economic base. The cost of transportation has also increased, but the requirements for transportation has increased in all areas and especially in Huron County. Our location requires a speedy means of entry and exit for our industries, our citizens, and our visitors.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Monsieur le président, prendra-t-il le train?

**Le vice-président:** Non, si j'ai bien compris il rentre par avion. Si vous le désirez, vous devriez lui poser vos questions maintenant, après quoi nous pourrions entendre les autres mémoires.

**M. Howe:** Je pense que nous devrions entendre les autres mémoires.

**Le vice-président:** Je vous ai fait remarquer que M. Veenis, représentant du CN, est présent.

**M. McKinley:** Monsieur le président, je pense que les représentants du comté de Huron ont également d'autres engagements à 18 heures à Goderich.

**Le vice-président:** Nous passerons donc au comté de Huron puis au *Midwestern Development Council*. Le président du conseil municipal de Bayfield, Ontario présentera le mémoire du comté de Huron; il s'agit de M. E. W. Oddleifson, qui est accompagné de M. R. S. Cummings, responsable du développement à Goderich, Ontario.

**M. E. W. Oddleifson (Président du conseil municipal du village de Bayfield, comté de Huron):** Monsieur le président, messieurs, notre mémoire est relativement long mais j'essaierai d'être bref. Je pense que vous en avez tous reçu des exemplaires et nous pourrions nous limiter aux points essentiels.

La première page vous donne des renseignements généraux sur le comté lui-même, ainsi que le nombre de personnes concernées par ce problème. Après l'introduction le rapport se divise en plusieurs sections traitant des différents secteurs.

En introduction, je vous dirai que, ces dernières années, les services de transport des passagers du comté de Huron ont beaucoup changé. Il est devenu de plus en plus difficile d'entrer et de sortir de cette région de la province, par train ou par route et cela est pratiquement impossible par eau ou par air. La durée du voyage jusqu'aux régions métropolitaines c'est-à-dire Hamilton, Toronto, London, Windsor, Detroit, Barrie et Owen Sound, est de plus en plus longue, malgré tous les progrès technologiques qui sont réalisés.

Les services de passagers doivent être examinés par rapport aux autres problèmes des transports, ce que nous abordons dans les paragraphes suivants.

Nous ne nous sommes pas occupés seulement des transports de chemin de fer, nous avons également essayé de relever les autres moyens de transport qui pourraient être pris en considération.

Les services de transport de passagers par chemin de fer n'ont cessé de se détériorer à destination du comté de Huron, jusqu'en 1968, date à laquelle ils ont été supprimés. Quelles que soient les justifications économiques de cette décision, il est évident pour les habitants de la région de notre secteur en a subi les conséquences alors que d'autres ont vu leurs services se développer. A une certaine époque, nos routes étaient encore acceptables et c'est pourquoi, au fur et à mesure que les services de chemin de fer diminuaient, les habitants ont de plus en plus utilisé leurs automobiles. L'augmentation du trafic sur les autoroutes et la disparition du service de chemin de fer ont entraîné une augmentation de la longueur des déplacements pour les habitants du comté de Huron.

La durée des transports, par route ou par chemin de fer, est devenue un facteur très important. Pour élargir notre



## [Texte]

I must comment that earlier it was mentioned that the roads in the area were very good. I geg to differ. They are not adequate for this type of liaison between our areas and the metropolitan and larger areas.

Industry: For our industries to compete in the large market areas of the world, we must have rapid transportation of the raw materials to these industries and rapid transportation of the finished products to world markets. We cannot expect to compete until the time of travel for these goods is cut to the point where we can enter the market with a product whose costs are competitive and are not penalized by the high rate of transportation. Industrial or commercial representatives, in order to negotiate in the large cities, must make frequent visits to their suppliers or the customers who buy their products. Without fast transportation they waste too much time travelling, thereby losing, through no fault of their own, many advantages achieved by their competitors.

• 1516

We can only offer a tourist from the metropolitan areas slow transportation to this area when he can enter the four lane highways of his metro area and proceed swiftly to other locations. We need highways that go north and south, and east and west in this area. Rapid transportation would aid the development of tourist resorts in this part of the country and thereby provide a large secondary industry for our agriculturally oriented people.

There is a note here on the population of Huron county which has remained static over the years.

Air and water transportation: There are no air or water transportation services in our part of the province. We have small harbours along the coast, at least along the shores of the lake which attract tourists by boat, but there are no permanent or definite water transport or water schedules where you can go, as you used to be able to go, from Goderich to Thunder Bay as it is now called.

To set up a water transportation system from Lake St. Clair to Tobermory would necessitate many additional docking facilities. This approach might warrant investigation.

In order to elaborate on what has already been said we must break our transportation problems down as follows, and we have done so, into the rail, the road, the air and the water approaches.

The first comes under rail. If the economics of a rail passenger service do not indicate a rapid service to the large metropolitan areas, then some other system must be provided for our people. This is our point. This responsibility must be shared by both the federal and provincial governments.

Freight: We do have freight pick up in our area but we do not feel that it is adequate; it is costly.

Road: We have broken that up into three parts, commercial, freight and private. The commercial, the people in this area do not use the bus system presently provided because of the time it takes to get to the large areas and also the sporadic schedule of bus travel.

The freight on roads, we do not feel is adequate either because of the condition of the roads. The roads are not high speed, metropolitan or large centre area oriented.

The automobile, as we all know, is one of the largest factors in our pollution problem and as a result of congestion in cities this particular pollution problem is aggravated by the fact that people have to idle their motors and it takes quite a long time to get through the built up urban areas on their way to the larger metropolitan centres.

## [Interprétation]

base économique, il nous faut lutter contre d'autres régions du pays, afin de développer les industries et le tourisme. Le coût des transports a également augmenté mais les besoins se sont multipliés dans toutes les régions et spécialement dans le comté de Huron. Nos industries, nos citoyens et nos visiteurs ont besoin de moyens rapides de transport pour entrer et sortir du comté.

Je vous ai dit plus tôt qu'à une certaine époque nos routes étaient très bonnes. Je dois cependant faire remarquer qu'elles ne sont pas du tout adéquates pour des liaisons de ce genre, entre nos villes et les grandes zones métropolitaines.

Sur le plan industriel, nous devons assurer des transports rapides des matières premières ainsi que des produits finis pour que nos industries soient compétitives sur les marchés internationaux. Ceci ne sera possible que lorsque le temps de transport des marchandises sera suffisamment réduit pour que nos produits puissent atteindre les

marchés sans être pénalisés par des coûts de transport élevés et ainsi rester compétitifs pour faire des affaires dans les grandes villes, les représentants de commerce doivent faire de nombreuses visites à leurs fournisseurs ou à leurs clients. L'absence de moyens de transports rapides leur fait perdre trop de temps ce qui les place dans une situation désavantageuse par rapport à leurs concurrents.

Les touristes venant des grands centres métropolitains ne disposent que de moyens de transport fort lents d'arrivée dans notre région alors que chez-eux ils ont des autoroutes à 4 bandes. Nous avons besoin d'autoroutes allant du nord au sud et de l'est à l'ouest. Un bon réseau routier aiderait au développement touristique de la région ce qui créerait une industrie secondaire importante pour notre population en majorité agricole.

Ensuite vient une note sur la population du comté de Huron dont le nombre n'a guère varié depuis des années.

Nous n'avons pas de transports aérien ou maritime dans notre région. Nous avons quelques petits ports sur les rives du Lac qui attirent les touristes, mais pas un service de transport permanent avec des horaires fixes comme celui qui reliait jadis Goderich à Thunder Bay.

La création d'un système de transport maritime reliant le Lac St-Clair à Tobermory exigerait l'amélioration des installations potuaires. Ce point mériterait d'être examiné de plus près.

Donc pour être bien compris, le problème des transports doit être examiné sous les rubriques suivantes: les transports ferroviaire, routier, aérien et maritime.

Commençons par le transport ferroviaire. Si pour des raisons de rentabilité le transport ferroviaire n'est pas indiqué pour notre région, il faut trouver une solution de rechange. La décision appartient aux gouvernements fédéral et provincial.

En ce qui concerne le transport de marchandises par rail, même s'il existe dans notre région il est insuffisant et coûteux.

Nous avons divisé le transport routier en 3 catégories: le transport commercial, le transport de marchandises et le transport privé. Pour ce qui est du premier, les habitants de la région n'utilisent guère les autobus en raison du temps qu'il faut pour arriver aux grands centres ainsi que des horaires irréguliers de ce mode de transport.

Le transport des marchandises par route laisse à désirer en raison du mauvais état des routes. En effet, ces routes ne permettent pas une circulation rapide.



[Text]

Proceeding to air: on the commercial end, we have a small commuter air service which operates out of Goderich. There seem to be some plans with respect to the establishment of a small service which will connect areas in the northern part of the southern part of western Ontario, if I may use that method of description. If air service, carrying freight as well as passengers, is established operating costs would be greatly reduced.

• 1521

Proceeding to the water end of transport having to do with our county, the county has 45 miles of Lake Huron shoreline but to date it has been used mainly for recreational purposes. To accommodate the growing interest by private boaters on the Great Lakes, the brochures which have been prepared indicate the great recreational facility that we have. If this Committee can aid us in the promotion of this natural water resource we, in turn, are prepared to extend our services to accommodate our tourists.

• 1529

There is a considerable amount of water freight on the lakes, but not too much touches on our lakeshore or the urban areas that are on the lakeshore. However, if facilities were available for large cargoes other than bulk shipping, the whole of southwestern Ontario might use this port. Goderich should be made available for containerized shipments and heavy equipment loading facilities. This could develop if we had transportation facilities.

Part 3 of this report indicates a conclusion and then we have some recommendations. In conclusion we must state that we require passenger transportation for our population. Our time of travel must be the quickest available means of transportation for our citizens. We in Huron County realize that many systems of transportation in Canada have obtained subsidies. We require passenger transportation even though it may have to be subsidized by higher levels of government.

We include in the recommendations we have listed here discussion with the province by this Committee or by the federal government regarding the provision of a new rapid road system to reduce the time of travel to metropolitan areas.

We feel that the federal government has a responsibility to work with the provincial government in re-establishing mobility in some form for the people of this region and this includes not only the County of Huron. After all, they were, and must be held responsible for creating this void.

To provide a rapid rail or bus service for commuters and freight between Huron County and large metropolitan areas follows in the statement which was just made, and to further that statement, it is recommended that a study be made of all means and manner of classification within not only our county, but counties adjacent to us, to include the relationship between road, rail, water and air facilities.

Midwestern Ontario is close to the United States and has the potential to grow into a major agricultural, industrial and tourist area if we have the transportation system to support it.

That concludes our report, Mr. Chairman.

[Interpretation]

Il est bien connu que l'automobile est une des principales causes de la pollution; or, en raison des difficultés de circulation dans les grands centres urbains, cette pollution est encore aggravée du fait que les automobilistes sont obligés d'avancer au ralenti.

Pour ce qui est du transport aérien, nous avons une ligne qui assure la navette à partir de Goderich. D'autre part on envisage la création d'un service aérien reliant diverses

localités dans le nord de la région sud-ouest de l'Ontario, si je puis m'exprimer ainsi. La création d'un service aérien mixte pour passagers et marchandises réduirait sensiblement les frais d'exploitation.

En ce qui concerne le transport maritime, le comté dispose de 45 milles de côtes sur le lac Huron, mais jusqu'à présent ils ont servi principalement à des buts récréatifs. Afin d'attirer un nombre toujours plus important de bateaux de plaisance se rendant sur les Grands lacs, nous

avons édité des brochures donnant un aperçu des possibilités de loisirs offerts par la région. Si le Comité pouvait nous aider à promouvoir cette ressource naturelle nous serions disposés pour notre part à améliorer nos services touristiques.

Le transport de marchandises sur les lacs est considérable mais rarement à destination des localités ou des régions urbaines qui sont situées sur la côte. Toutefois, le sud-ouest de l'Ontario utiliserait ce port, si les gros cargos pouvaient y trouver des installations autres que les services d'expédition en vrac. Goderich devrait disposer d'installations permettant l'expédition des conteneurs et de l'équipement lourd de chargement. Nous pourrions y arriver si nous avions des services de transport.

À la Partie 3 du rapport, on a tiré des conclusions et présenté quelques recommandations. Nous pouvons donc conclure qu'il faut fournir à la population un système de transport aux voyageurs. Il faut que ce transport se fasse le plus rapidement possible. Le comté de Huron n'est pas sans savoir que les systèmes de transports du Canada ont été largement subventionnés par l'État. Nous exigeons un système de transport voyageurs même si les subventions devaient provenir des échelons supérieurs de l'administration publique.

Parmi ces recommandations, nous suggérons que ce comité ou le gouvernement fédéral doit entamer des discussions avec la province au sujet de la mise sur pied d'un réseau routier rapide qui réduirait les pertes de temps lors des déplacements vers les zones métropolitaines.

À notre avis, il importe au gouvernement fédéral de travailler de concert avec le gouvernement provincial afin d'assurer de nouveau une certaine mobilité de la population de cette région qui ne comprend pas uniquement le comté de Huron. Après tout, ils ont été tenus responsables et ils doivent l'être encore, d'avoir provoqué ce vide.

La mise sur pied d'un service rapide par train ou par autobus pour accommoder les banlieusards et les wagons de marchandise entre le comté de Huron et les grands centres métropolitains semble impérieuse si l'on se fie à la présente déclaration. Mais si nous voulons aller un peu plus loin, il faut effectuer une étude sur les moyens et les méthodes de classification non seulement au sein de notre comté mais aussi des comtés périphériques pour y intégrer les réseaux routiers, ferroviaires, aquatiques et aériens.

Le centre ouest de l'Ontario est près des frontières américaines et pourrait se transformer en un centre agricole,

[Texte]

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman. May I first congratulate the witnesses on the concise manner in which they have presented this brief. This brief is very well done and uses a lot of the good common sense that most people from Huron County use when they are presenting the problems of the area. It has covered the waterfront considerably more than some of the other briefs. To the members of the Committee, I might suggest that in very recent years the need of transportation into and out of that area has become much more obvious. Heretofore, we have always spoken of the need of the people of the area to be able to get out to the larger centres and back. In recent years, with the build up of tourist accommodations and the need for people in the larger centres to get away, there is a genuine need for the people from the cities to get up there to spend a few days as well as the other way around. This is going to grow tremendously in the future. There is no doubt about that.

• 1534

While agriculture is the major industry there, other industries are being established and without a lot of government help, mostly by the initiative of the people themselves. I hope this Committee gives very close consideration to the ideas that have been mentioned in this brief.

I believe that all of us were disappointed when the rail service was cut off after our hearings in Owen Sound, and Huron County was well represented at those hearings. It was the belief that the railway companies at that time were simply after the up to 80 per cent subsidy to keep the railway service going, but instead the Canadian Transport Commission ruled that the railway service be cut off altogether. Now, it has always been my contention that the money saved by not presenting that subsidy to keep and to upgrade the rail service would rightly be used to provide some other service. As these people have mentioned, that money should rightfully be available to the area to be used to be helpful in providing some of the other services that are necessary for the growth of the area.

I thank these people for taking their time to present this brief to us today.

I may have a question later on, Mr. Chairman, but that is good enough for now.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman, and gentlemen. As I look at the map I wonder what service you have now out of the areas you are concerned about so far as rail passenger service is concerned.

**Mr. Oddleifson:** Strictly automobile. I am sorry, you are talking about rail passenger service?

**Mr. Skoberg:** Yes.

**Mr. Oddleifson:** There is no rail passenger service.

**Mr. Skoberg:** What did you have previous to the most recent abandonment?

**Mr. Oddleifson:** There was a feeder line from Goderich into Stratford here. It was a daily run, was it not, Bob?

[Interprétation]

industriel et touristique important, moyennant un bon système de transport.

Cela met fin à notre rapport, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. McNulty):** Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Je vous remercie, monsieur le président. Je tiens à féliciter les témoins de la façon succincte dont ils ont présenté ce mémoire. D'ailleurs, il se dégageait de ce mémoire le bon sens qui distingue la population du comté de Huron quand ils exposent leurs difficultés. Mieux que tout autre, ce mémoire a fait ressortir tous les éléments qui se rattachent à l'ensemble du problème. Je signale en passant aux membres du comité que le besoin de transports pour entrer et sortir de la région est devenu impérieux. Jusqu'à présent, nous avons surtout parlé du besoin d'améliorer le transport entre les grands centres et cette région pour la population locale. Au cours des dernières années, les installations pour touristes se sont multipliées et le besoin de s'éloigner des grands centres s'est accru, créant un réel besoin de transport, aussi bien pour la population urbaine que pour la population rurale. Il ne fait aucun doute que ce phénomène prendra beaucoup d'ampleur à l'avenir.

Certes, l'agriculture constitue le secteur principal de l'économie mais d'autres entreprises sont mises sur pied sans l'intervention du gouvernement mais grâce à l'initiative de la population. J'ose espérer que le comité tiendra compte des propositions énoncées dans ce mémoire.

D'ailleurs, après nos audiences à Owen Sound, qui comptaient de nombreux représentants du comté Huron, la suppression des services ferroviaires nous a tous déçus. On avait conclu à l'époque que les sociétés ferroviaires ne visaient qu'à obtenir une subvention allant jusqu'à 80 p. 100 pour maintenir le service ferroviaire, mais la Commission canadienne des transports a plutôt décidé d'abolir le service des chemins de fer. J'ai toujours cru que si on refusait une subvention pour maintenir et améliorer le service, on affecterait les économies réalisées à d'autres services. Comme on l'a précisé, cet argent devrait être consacré à un autre service, pour assurer l'expansion de cette région.

Je tiens à remercier les témoins de l'excellente présentation de ce mémoire.

Il se peut que j'aie une autre question plus tard, monsieur le président. Je n'ai rien à dire, pour l'instant.

**Le président suppléant (M. McNulty):** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Je vous remercie, monsieur le président et messieurs. En consultant la carte géographique, je me demande ce que vous avez comme service-voyageur dans les régions qui font l'objet de notre étude?

**M. Oddleifson:** Vous parlez de service-automobile ou de service-voyageur ferroviaire?

**M. Skoberg:** De service-voyageur.

**M. Oddleifson:** Ce dernier n'existe pas.

**M. Skoberg:** Quel genre de service aviez-vous avant l'abolition de ce service?

**M. Oddleifson:** Il existait un embranchement de Goderich à Stratford. Il s'agissait d'une tournée quotidienne, n'est-ce pas, Bob?



[Text]

**Mr. Skoberg:** I see in your brief . . .

**Mr. Oddleifson:** And only at noon.

**Mr. McKinley:** That is correct, if I could intervene. The train came up to Goderich about 12 o'clock and left at 1.00 o'clock and it meant if anybody wanted to go into Toronto and spend his time there, it took three days altogether to make the trip.

**Mr. Skoberg:** That is real consideration, is it not, to our nation, as a whole?

As I look at page 2, part 1 of your rail passenger service, I would like to ask how the system could be improved to provide service. Are you looking at the Dayliner service or you are looking at box service? What are you suggesting for your particular area?

• 1705

**Mr. Oddleifson:** We are really suggesting that a study be made to find out which is the most adequate means of moving from A to B, and moving into our area from outside areas. If the dayliner style of transportation is the answer, that should be established. If a better bus system is indicated, that should be, let us say, not subsidized—we are not suggesting subsidies as a solution.

**Mr. Skoberg:** Are you in a position to say how many people from the area you are representing here today may desire to travel throughout Canada?

**Mr. Oddleifson:** The only way they can do that, if they are going to travel by rail, is to go through Toronto or go through London to Detroit and go through the American side and back up probably through Winnipeg. But no, I cannot give you an answer to that.

**Mr. Skoberg:** You are not in a position to say how many people from your area would like to travel by train transcontinental, Canadian-wide, from coast to coast.

**Mr. Oddleifson:** If the method of travel were made attractive enough. I believe people are getting tired of driving long distances in automobiles in congested areas, and they would use that service.

**Mr. Skoberg:** Could you tell me on page 3 of your brief whether there is a demand for rail passenger service in your area?

**Mr. R. S. Cummings (Development Officer, Court House, Goderich, Ont. (County of Huron)):** We have not made a study to this effect. However, I am sure there is quite a demand for a rapid service in the morning into the metropolitan areas and back out at night. The service we had before was a noon-hour service which did not work. Therefore the service deteriorated. But there is definitely a need for a service going in the morning and coming back at night.

**Mr. Skoberg:** I hope, Mr. Chairman, that some of those people would like to go to Moose Jaw at some time for a visit.

**Mr. Oddleifson:** I have been there.

**Mr. Skoberg:** On page 5 of the brief you state that the population of Huron County has remained static. Would you tell me what figures you are looking at there, where you are talking about the population?

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Votre mémoire indique . . .

**M. Oddleifson:** Seulement le midi.

**M. McKinley:** C'est juste. Le train arrivait à Goderich à midi pour repartir à 13.00 h. Si quelqu'un voulait se rendre à Toronto et y passer quelque temps, il lui fallait consacrer trois jours à ce voyage.

**M. Skoberg:** Voilà un sujet de vive inquiétude pour le pays tout entier, n'est-ce pas?

Dans la première partie consacrée au service-voyageur, j'aimerais vous demander comment ce service pourrait être amélioré? Je fais allusion à la page 2 de votre mémoire. Parlez-vous des trains de jour ou des wagons couverts? Que proposez-vous pour notre région?

**M. Oddleifson:** Nous aimerions en fait qu'une étude soit entreprise afin de déterminer le meilleur moyen de transport pour se rendre d'un point A à un point B, et pour atteindre notre région de l'extérieur. Si c'est l'autorail, il faut en établir un. S'il vaut mieux améliorer les services d'autobus, on devrait non pas le subventionner—pour nous les subventions ne sont pas une solution.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous dire combien de vos mandants aimeraient voyager au Canada?

**M. Oddleifson:** Si elles veulent le faire en train, elles doivent passer par Toronto ou par London, se rendre à Détroit, et suivre le côté américain de la frontière pour ne remonter qu'à Winnipeg. Mais non, je ne peux vous répondre.

**M. Skoberg:** Vous ne connaissez pas le nombre de personnes, dans votre région, qui aimeraient voyager d'un océan à l'autre par le train transcontinental?

**M. Oddleifson:** Si ce moyen de transport devenait plus attrayant, ils préféreraient employer ce service, car j'ai l'impression que les gens sont fatigués de faire de longues distances en automobile en passant par des endroits où la circulation est très dense.

**M. Skoberg:** Demandez-vous bien à la page 3 de votre mémoire qu'un service-voyageurs soit établi dans votre région?

**M. R. S. Cummings (Agent de développement, Palais de justice, Goderich, Ontario, comté de Huron):** Nous n'avons pas fait d'étude à ce sujet. Je suis cependant certain qu'un service rapide dans les régions métropolitaines serait nécessaire le matin comme le soir. Le service que nous avions avant fonctionnait vers midi et n'était pas très efficace. Il a alors périclité.

**M. Skoberg:** J'espère, monsieur le président, que certaines de ces personnes aimeraient aller visiter Moose Jaw.

**M. Oddleifson:** J'y suis déjà allé.

**M. Skoberg:** A la page 5 de votre mémoire, vous dites que la population du comté de Huron est demeuré stable. Pourriez-vous me donner des chiffres?

[Texte]

**Mr. Oddleifson:** It is around 50,000 or 60,000. It is in that vicinity. The reason for this is that industry is not attracted to the area due to lack of transportation and rapid dissemination of their product.

**Mr. Skoberg:** I have asked the same question in every brief before. Do you have an estimate of the senior citizens in your particular municipality?

**Mr. Oddleifson:** It is roughly around 4,000. I am sure they could and would use these services if they were not too feeble.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** On Monday at our hearings in London there were some people—I think they were from Tillsonburg—who were able to bring a copy of the original agreements that had been made between the railroads and the municipalities as to the responsibilities of each party, and how much money and property had been given, and what the railroad had promised in lieu of these agreements. Do any of your municipalities have any of that information?

**Mr. Oddleifson:** In preparing an official plan from our little village—which is Bayfield, with a total of 500 people—I looked up the atlas and other information to find out when the railway first went up there. It was in the late 1800's when the first railway came from London straight through to Goderich. But I have no information on the railline from Goderich to Stratford.

**Mr. Howe:** In that, was there any indication of the agreement between the two parties?

**Mr. Oddleifson:** No, there was not. There was an altercation as to where it would go. That is all I could find.

**Mr. Howe:** I see. You mention in your brief here that about a year ago there was a meeting in Wingham to discuss the possibility of a gathering service for people by air, calling on different municipalities. There was a committee set up to work on that particular program. Has that committee been active, and what is the situation at the present time?

• 1544

**Mr. Cummings:** That committee has never formed since that meeting. Nothing has happened.

**Mr. Howe:** That is certainly too bad because that was quite an enthusiastic meeting.

**Mr. Cummings:** It certainly was.

**Mr. Howe:** The Province of Ontario was there and all your officials and I thought it had a lot of merit. I am sorry that it has not been carried forward because to me it was quite a good idea.

In your brief you mentioned something about the difficulty of getting industry in the area because of the cost of freight rates. I have always maintained in what we call slowgrowth areas that rather than giving depreciation allowances and write-offs, it would be better to give freight rate subsidies because that would bring your components in and your product out so that you can compete in the areas where they are being made.

[Interprétation]

**M. Oddleifson:** Il y a entre 50,000 et 60,000 habitants environ. C'est dû au fait que les industries ne sont pas tentées de venir s'installer parce que, les moyens de transport étant pauvres, elles ne peuvent distribuer rapidement leurs produits.

**M. Skoberg:** Combien y a-t-il de personnes âgées dans votre ville?

**M. Oddleifson:** Environ 4,000. Je suis certain que si elles en avaient la force, elles utiliseraient ces services.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. McNulty):** M. Howe.

**M. Howe:** Lundi, lors des audiences tenues à London, des gens de Tillsonburg me semble-t-il avaient apporté un exemplaire des accords initiaux entre les chemins de fer et les municipalités à propos des responsabilités des parties, des sommes versées, des propriétés cédées, ainsi que des promesses faites par les chemins de fer au titre de ces accords. Une des municipalités de votre région aurait-elle de tels renseignements?

**M. Oddleifson:** En préparant un plan de notre petit village, le village de Bayfield qui compte 500 habitants, j'ai essayé de trouver depuis quand il y avait un chemin de fer dans la région. C'est à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle qu'on a posé des voies ferrées allant de London à Goderich. Mais je ne sais pas quand on a posée celles de Goderich à Stratford.

**M. Howe:** Y faisait-on mention des accords conclus entre les deux parties?

**M. Oddleifson:** Non. On parlait d'un conflit à propos de la longueur de la ligne. C'est tout ce que j'ai pu trouver.

**M. Howe:** Je vois. Vous mentionnez dans votre mémoire une séance tenue à Wingham il y a environ un an pour discuter de la possibilité d'instaurer un service de transport qui ferait le tour des municipalités afin de cueillir les gens qui voyagent par avion. On a créé un comité pour étudier la question. Y a-t-il eu des résultats, où en est-il dans ses travaux?

**M. Cummings:** Le Comité ne s'est jamais réuni depuis. Rien n'a été fait.

**M. Howe:** C'est malheureux, parce que la réunion avait suscité beaucoup d'intérêt.

**M. Cummings:** C'est un fait.

**M. Howe:** La province de l'Ontario y était représentée; vous y participiez également. Et l'effort était bien lancé. Il est vraiment malheureux qu'il n'y ait pas eu de suites; l'idée était excellente.

Vous parlez, dans votre mémoire, de la difficulté d'attirer des industries dans la région à cause des coûts du transport. J'ai toujours préconisé, pour les régions à faible taux de croissance, qu'on subventionne le transport des marchandises plutôt que d'accorder des allocations d'amortissement ainsi que des remises d'impôt. Il est important que les matières premières puissent entrer dans la région et que les produits finis puissent en sortir; c'est la seule façon de concurrencer les autres parties du pays.



## [Text]

**Mr. Oddleifson:** That might be an answer, yes. That might be an answer, but I feel that in conjunction with that perhaps we should have the communications to move the product and get it to the areas where the sales are and that most certainly is the Toronto region, is it not?

**Mr. Howe:** That is true. In the great national interest in environmental problems which seem to be getting worse, do you feel that it is more essential now and from here on in that you should have mass transit than it was even when those hearings were heard in Owen Sound?

**Mr. Oddleifson:** Yes. We feel that we have the purest air in this part of the country and we hate to have it polluted.

**Mr. Howe:** I will ask you gentlemen the same question I asked the last group. Was there anybody outside of that 80-year old man in Brussels with whom the Canadian Transport Committee went up there to discuss the motor coach service in the Bruce Peninsula or in Western Ontario? Did they go to any of your elected representatives or did they discuss it with any of you people?

**Mr. Oddleifson:** I am sorry I would not know that.

**Mr. Howe:** You are the planning . . .

**Mr. Oddleifson:** The development officer.

**Mr. Howe:** You are the development officer. If they were going to go to anybody, they should have gone to you.

**Mr. Oddleifson:** Yes. It should have been done by the Planning and Development Committee.

**Mr. Howe:** They came back and said it was adequate.

**Mr. Cummings:** I have not heard of them going to anybody in the county.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I would just like to ask these gentlemen what is the closest available place that you can now catch a train? Where would you go?

**Mr. Oddleifson:** London is 50 miles or more. I guess, Stratford.

**Mr. Noble:** Stratford. How many miles would that be?

**Mr. Oddleifson:** It is about 40 miles.

**Mr. Noble:** Is that from Goderich?

**Mr. Oddleifson:** No, that is from where I live.

**Mr. Noble:** From where you live. What would it be from Goderich? This was the terminal of the railroad before?

**Mr. Oddleifson:** About the same.

**Mr. Noble:** About the same distance.

**Mr. Oddleifson:** Yes, about the same distance.

**Mr. Noble:** What centres were serviced by this railroad that had its terminal at Goderich when it was in operation? How many towns were on that?

## [Interpretation]

**M. Oddleifson:** C'est certainement un élément de solution, mais je vous signale qu'en plus, il faut que le produit puisse être transporté dans les régions de vente, dont la région de Toronto.

**M. Howe:** Certainement. Avec les problèmes de pollution de l'environnement qui se font de plus en plus sentir et qui suscitent un intérêt de plus en plus marqué, croyez-vous que maintenant plus que jamais, même plus qu'à l'époque des réunions qui ont eu lieu à Owen Sound, il convienne de songer aux transports en commun comme solution?

**M. Oddleifson:** Nous croyons que nous avons l'air le plus pur de tout le pays et nous ne voulons pas qu'il soit pollué.

**M. Howe:** Je pose la même question que j'ai posée au témoin précédent. Le Comité de la Commission canadienne des transports qui devait enquêter sur les services d'autobus dans la péninsule de Bruce et dans l'ouest de l'Ontario n'a-t-il rencontré que ce commerçant de 80 ans de Brussels? A-t-on consulté les représentants élus ou qui que ce soit?

**M. Oddleifson:** Je ne sais vraiment pas.

**M. Howe:** Et c'est vous qui vous occupez de la planification . . .

**M. Oddleifson:** Je suis l'agent d'expansion.

**M. Howe:** Vous êtes l'agent d'expansion. Vous auriez certainement été du nombre de ceux qu'on aurait consultés, s'il y avait eu consultation.

**M. Oddleifson:** Certainement. Le comité de planification et d'expansion était tout indiqué.

**M. Howe:** Dans son rapport, le Comité a indiqué que le service était adéquat.

**M. Cummings:** A ma connaissance, il n'a rencontré personne dans le comté.

**M. Howe:** Je vous remercie.

**Le président suppléant (M. McNulty):** Monsieur Noble.

**M. Noble:** Où allez-vous prendre le train, maintenant? Quel est l'endroit le plus pratique?

**M. Oddleifson:** London est à cinquante milles et plus. Je suppose qu'on irait à Stratford.

**M. Noble:** Et à combien de milles se trouve Stratford?

**M. Oddleifson:** Environ quarante milles.

**M. Noble:** De Goderich?

**M. Oddleifson:** Non, de chez moi.

**M. Noble:** De votre demeure. Et à combien de milles de Goderich habitez-vous? N'était-ce pas là auparavant la fin de la ligne du chemin de fer?

**M. Oddleifson:** La distance est à peu près la même.

**M. Noble:** La même, dites-vous.

**M. Oddleifson:** En effet.

**M. Noble:** Combien de municipalités desservait le chemin de fer dont la tête de ligne était Goderich?

*[Texte]*

**Mr. Oddleifson:** Clinton, Seaforth, Goderich—three of them.

**Mr. Noble:** Seaforth, Clinton and Goderich.

**Mr. Oddleifson:** Yes.

**Mr. Noble:** No other rail line passed through Huron County anywhere?

**Mr. Oddleifson:** Oh, yes, there was another line coming up from London, but it was only freight.

**Mr. Noble:** No passenger service on it.

**Mr. Oddleifson:** Not on that, no.

**Mr. Noble:** You mentioned that you have 45 miles of shoreline property available for recreation. Is any of this property still available for subdivision or is it pretty well developed?

**Mr. Oddleifson:** It is pretty well developed but we have an official plan now in the county which limits the development of subdivisions until such time as they have been vetted and until they come up to the standards required by DMA, the Department of Municipal Affairs.

**Mr. Noble:** That brings up another point. What might be your transient population, the people who come here to live during the summer and go away at the end of August?

**Mr. Oddleifson:** Our own little community of 500 goes up to 3,000. If that is any indication of the other smaller municipalities along the lakeshore, I would suggest that it doubles or triples so that we have 100,000 to maybe 150,000 people in the county during the summer season.

• 1549

**Mr. Noble:** At the present time these people travel mostly by car.

**Mr. Oddleifson:** They all travel in by cars. There is no other way in.

**Mr. Noble:** Do you think many more people than now would come from London or Toronto or other centres providing you had rail service?

**Mr. Oddleifson:** I would think this is possible but I cannot really say for certain. I will say this: if communications, regardless of whether it would be trains or improved road systems, I am quite certain that more people would come into the area. I am not talking about Huron.

**Mr. Noble:** This development has been going on in Huron county for a long time just as it has in Bruce and Grey and the others, and I presume some of the people who have had homes there have had them for many years and they are getting to be older people now. If you had train service these people would use the train service in preference to coming back and forth in cars.

**Mr. Oddleifson:** We find this. We find that as the people get older their places are not used as a result of the lack of public transportation.

*[Interprétation]*

**M. Oddleifson:** Il y en avait trois: Clinton, Seaforth et Goderich.

**M. Noble:** Seaforth, Clinton et Goderich, dites-vous.

**M. Oddleifson:** En effet.

**M. Noble:** Le comté de Huron n'était traversé par aucune autre ligne de chemin de fer?

**M. Oddleifson:** Il y en avait bien une autre qui partait de London, mais elle était utilisée seulement par les trains de marchandises.

**M. Noble:** Il n'y avait pas de service passagers sur cette ligne?

**M. Oddleifson:** Non.

**M. Noble:** Vous avez indiqué que vous aviez quarante-cinq milles de plages de villégiature. Reste-t-il des lots à répartir ou l'endroit est-il presque entièrement développé?

**M. Oddleifson:** C'est assez développé, mais nous avons un programme en vigueur qui limite les subdivisions lorsqu'il n'y a pas eu examen préalable et lorsqu'on ne se conforme pas aux exigences du ministère des Affaires municipales.

**M. Noble:** Quelle serait votre population estivale? Je veux parler des gens qui viennent ici seulement pour l'été et qui quittent fin août.

**M. Oddleifson:** Notre petite localité passe de 500 à 3,000 habitants au cours de l'été. Si cela est représentatif d'autres petites municipalités au bord du lac, je dirais que la population double ou triple, si bien que nous avons 100,000 à peut-être 150,000 habitants dans le comté durant la saison estivale.

**M. Noble:** Et ces gens voyagent surtout en voiture actuellement?

**M. Oddleifson:** Tous voyagent en voiture. Il n'y a pas d'autre moyen de transport.

**M. Noble:** Croyez-vous qu'un plus grand nombre de personnes viendrait de London ou Toronto ou d'autres centres s'il y avait un service de chemin de fer?

**M. Oddleifson:** Cela est possible, mais je ne puis l'assurer. Je dirais cependant que si les communications, et qu'elles s'établissent par train ou par des routes, étaient améliorées, un plus grand nombre de personnes visiteraient la région. Je ne parle pas seulement de Huron.

**M. Noble:** L'expansion a été entreprise dans le comté de Huron depuis longtemps tout comme dans le comté de Bruce et de Grey et autres centres et je présume que des propriétaires de la région possèdent leur maison depuis de nombreuses années et avancent en âge. Si vous aviez un service de transport ferroviaire, ces personnes voyageraient par train au lieu de faire la navette en voiture?

**M. Oddleifson:** C'est ce que nous croyons. Nous constatons à mesure que les personnes avancent en âge que leur maison cesse d'être habitée à cause du manque de transport public.



## [Text]

**Mr. Noble:** They just quit coming?

**Mr. Oddleifson:** They cannot drive their own cars and, as a result, they have quit coming and we are very sorry to see it.

**Mr. Noble:** If you people had the train back into Goderich again and could decide at what hours it would arrive and leave, what would you prefer?

**Mr. Oddleifson:** I really do not know too much about trains.

**Mr. Noble:** There would be a certain advantage if the train arrived at a time that would be convenient to people, rather than come in at noon and leave an hour or so later, as you said.

**Mr. Oddleifson:** Yes. Actually the reason the train only stayed there an hour was basically because it was a mixed train; it carried baggage, freight and this sort of thing as well as a few passengers.

**Mr. Monteith:** Mr. Chairman, if I may just interject. I think somebody pointed out earlier, Mr. Chairman, that the harm was done when they cut off the night train to Goderich from Stratford and the morning train from Goderich to Stratford.

**Mr. Oddleifson:** That is right.

**Mr. Noble:** Did the train end up as a mixed train with freight, passengers and everything combined?

**Mr. Oddleifson:** It was a single coach.

**Mr. Noble:** One coach.

**Mr. Oddleifson:** The last one was just one. It began as a train; eventually it was reduced to two coaches and then finally down to one.

**Mr. Noble:** You people never did have very efficient rail service in Huron county?

**Mr. Oddleifson:** No.

**Mr. Noble:** I noticed that you did not make too much complaint about it and, of course, when you did not have it you did not miss it.

**Mr. Oddleifson:** This is right.

**Mr. Noble:** That is all, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Thank you, Mr. Noble. Mr. Hales.

**Mr. Hales:** It would appear that the main problem in Huron is transportation from Goderich down to either London or Stratford where you could make connections with the main line into Kitchener, Guelph and Toronto.

If a person wants to travel out of London, for instance, there is a train at 6.50 a.m. and one at 7.55 a.m. going into Toronto. How do people make this connection now? Do you have a bus service into London or Stratford?

**Mr. Oddleifson:** There is a bus service but most people have to take taxis.

## [Interpretation]

**M. Noble:** Elles cessent de venir dans la région?

**M. Oddleifson:** Ces personnes ne peuvent conduire leur voiture et elles ne peuvent plus venir habiter dans notre région et nous le regrettons beaucoup.

**M. Noble:** Si le train était remis en usage à Goderich et que vous soyez libres de dire à quelle heure il vous convient qu'il arrive ou qu'il parte, quelle serait votre préférence?

**M. Oddleifson:** Je ne suis pas très au courant du fonctionnement des trains.

**M. Noble:** Il y aurait un certain avantage si le train arrivait à un moment qui vous convienne, plutôt que de passer à l'heure de midi et de repartir une heure plus tard comme vous l'avez dit.

**M. Oddleifson:** La seule raison pour laquelle le train s'arrête à cet endroit pendant une heure, c'est que son transport est diversifié: bagages, marchandises et ainsi de suite, et de rares passagers.

**M. Monteith:** Monsieur le président, si vous me permettez d'intervenir, il me semble que quelqu'un a signalé un peu plus tôt que le tort a été causé quand le train de nuit de Stratford à Goderich et le train du matin de Goderich à Stratford ont été supprimés.

**M. Oddleifson:** En effet.

**M. Noble:** Est-ce que le train était en fin de compte composé de wagons divers, de wagons de fret, de voitures pour passagers, le tout mêlé?

**M. Oddleifson:** Il n'y avait qu'une voiture.

**M. Noble:** Une voiture?

**M. Oddleifson:** Le dernier train ne comprenait qu'une voiture. C'était d'abord un train; et en fin de compte il a été réduit à deux voitures et, finalement, à une seule.

**M. Noble:** Vous n'avez jamais donc eu de service ferroviaire efficace dans le comté de Huron?

**M. Oddleifson:** Non.

**M. Noble:** Je vois que vous n'avez pas trop récriminé contre cette situation et, naturellement, ne l'ayant pas vous ne l'avez pas manquée?

**M. Oddleifson:** En effet.

**M. Noble:** C'est tout, monsieur le président.

**Le vice-président (M. McNulty):** Merci, monsieur Noble. Monsieur Hales.

**M. Hales:** Il semble que la principale difficulté à Huron est le transport de Goderich jusqu'à London ou Stratford où il est possible de faire la connection avec la ligne principale qui passe par Kitchener, Guelph et Toronto.

Ainsi, la personne qui veut se rendre à London peut prendre le train à 6h.50 le matin et à 7h.55 le matin pour se rendre à Toronto. Combien de personnes font ce raccordement à l'heure actuelle? Avez-vous un service d'autobus qui vous conduit à London ou Stratford?

**M. Oddleifson:** Il n'y a pas de service d'autobus mais la plupart des gens doivent prendre un taxi.

## [Texte]

**Mr. Hales:** Why do they go by taxi?

**Mr. Oddleifson:** Because the bus service does not lend itself to marrying up with the train schedules.

**Mr. Hales:** Who operates the bus company? Is it a private individual.

**Mr. Oddleifson:** It is private.

**Mr. Hales:** Has your community made any representation to the bus company to have its schedule meet the train connection?

**Mr. Oddleifson:** Not my community.

**Mr. Hales:** Have you had any improvement in the bus service since the train was cut off? Have they put on more buses or improved the service?

**Mr. Cummings:** The bus service has gradually deteriorated each year.

**Mr. Skoberg:** How about rest rooms?

**An hon. Member:** There are no rest rooms on the bus.

**Mr. Hales:** I do not suppose that is what is keeping them at home. What are you going to recommend to this Committee? You apparently have not done anything from a local level to get improved bus service. You seem to be accepting it as a condition.

• 1554

**Mr. Oddleifson:** We really are not accepting it. We are making representations to the provincial government to improve our road communications, and we were hoping that through this Committee we could get improved rail communications.

**Mr. Hales:** Would a good, up-to-date bus service from Goderich into either London or Stratford, or into both places, that left in the morning, could make connections in London or Stratford and met one of those trains at night—time back to Goderich, be a step in the right direction?

**Mr. Oddleifson:** Yes, this would be a step in the right direction, absolutely.

**Mr. Hales:** Then why should this Committee not recommend to the CTC people that they fulfil their obligations and say to them, "Here, you people took these trains off. You have left us stranded. Now it is up to you to provide us with some transportation. We want a bus out of Goderich in the morning and back at night. We want it supplied, and we want it supplied quickly. And if it does not pay, it is up to you to subsidize it."

**Mr. Oddleifson:** We would be very happy if you would do this.

**Mr. Skoberg:** What about people who drink a lot.

**Mr. Hales:** Yes, and with restroom facilities; it would please John over here, and the riders. I do not know why you have not looked at this on the basis that the wheel that squeaks the loudest gets the grease.

**Mr. Oddleifson:** We have been squeaking but I guess maybe not loud enough.

## [Interprétation]

**M. Hales:** Pourquoi un taxi?

**M. Oddleifson:** Parce que le service d'autobus ne correspond pas à l'horaire des trains.

**M. Hales:** Qui exploite le service d'autobus? Est-ce une entreprise privée?

**M. Oddleifson:** C'est une entreprise privée.

**M. Hales:** Est-ce que votre communauté a fait des instances auprès des dirigeants de la compagnie d'autobus afin de faire correspondre les horaires avec ceux des trains?

**M. Oddleifson:** Pas ma communauté.

**M. Hales:** Est-ce qu'il y a eu des améliorations du service d'autobus depuis que le train a été supprimé? Est-ce qu'il y a eu un plus grand nombre d'autobus mis en service ou est-ce que le service a été amélioré?

**M. Cummings:** Le service d'autobus se détériore d'année en année.

**M. Skoberg:** Dans quel état sont les toilettes?

**Une voix:** Il n'y a pas de toilettes dans l'autobus.

**M. Hales:** Je ne suppose pas que ce soit la raison qui les retienne chez eux. Qu'allez-vous recommander à notre comité? Vous ne semblez pas avoir fait d'effort au palier local en vue d'améliorer le service d'autobus. Vous semblez accepter la situation comme étant inévitable.

**M. Oddleifson:** Nous ne l'acceptons pas vraiment. Nous faisons des instances auprès du gouvernement provincial en vue d'améliorer notre réseau routier et nous espérons que, par l'entremise du Comité, nous pourrions améliorer le service ferroviaire.

**M. Hales:** Est-ce qu'un bon service d'autobus moderne allant de Goderich à London ou Stratford, ou aux deux endroits, et partant le matin, vous conduisant à temps au train de London ou Stratford pour pouvoir revenir le soir à Goderich, aiderait à remédier à la situation?

**M. Oddleifson:** Oui, ce serait un pas dans la bonne direction à n'en pas douter.

**M. Hales:** Alors pourquoi ce Comité ne peut-il recommander à la Commission canadienne des transports de remplir ses obligations en lui rappelant qu'ayant supprimé les trains, elle vous a laissés en panne et qu'elle doit maintenant vous fournir le transport nécessaire. Vous pourriez exiger qu'un autobus parte de Goderich le matin et y revienne le soir, vous pourriez la sommer de vous fournir ce transport et de le faire sans délai. Ne manquant pas de lui dire que si le service n'est pas rentable elle doit s'arranger pour le subventionner.

**M. Oddleifson:** Nous serions très heureux que vous vous en chargiez.

**M. Skoberg:** Qu'en est-il des gens qui boivent beaucoup?

**M. Hales:** Oui, et il devrait y avoir des toilettes; cela rendrait service à mon ami John autant qu'aux voyageurs. Je ne comprends pas que vous n'ayez pas pensé que ce sont les grincheux qui se font servir.

**M. Oddleifson:** Nous avons grincé, mais peut-être pas assez fort.



## [Text]

**Mr. Hales:** Yes. Maybe this will be one of the very useful purposes served by this Committee. I would hope it would be; that we could put forward the views, not only that you have put forth, but other people and try to tie this train and bus business together some way or another.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** If there are no more questions I would like to thank Mr. Oddleifson and Mr. Cummings.

**Mr. Oddleifson:** Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Members of the Committee, I would just like to remind you we have the Midwestern Development Council, the Town of Palmerston, the Town of Seaforth, Turnberry Township, Mr. Hugh Edighoffer, the Town of Fergus, MODA. There are a few more people to hear. I call on Midwestern Development Council, Mr. Allan Ross, President.

**Mr. Allan Ross (President, Midwestern Development Council):** Mr. Chairman, as a change of pace, our presentation will be an audio-visual presentation. I would ask anyone who cannot see all three of these screens to shift their chairs so they can, please.

Mr. Chairman, members of the Standing Committee on Transportation and Communications, the Midwestern Development Council appreciates the opportunity to present an audio-visual presentation on transportation to your Committee here in Stratford.

We are sure you will recognize the deficiencies in transportation services to many of the communities in midwestern Ontario. The discontinuance of rail passenger service coupled with inadequate bus and other transportation facilities have placed an unwarranted burden on the citizens from this part of Canada.

The Development Council encourages your Committee to give full consideration to the many briefs being presented here today as well as others that reach your Committee.

• 1559

The midwestern region of Ontario includes the counties of Huron, Perth, Waterloo and Wellington. About 500,000 people live in this 80-municipality region that covers 3,670 square miles.

All levels of government find themselves responsible for the control of certain transportation facilities within the region. We find the federal government controlling railways, airports and harbours. The provincial government has jurisdiction over our highways, including the licensing of buses, trucks and automobiles. Municipal government provides streets and regional roads and some of our urban centres have bus service.

In the interest of the people of this region—indeed, far beyond its boundaries—it is of the utmost importance that a total review of transportation facilities and their effectiveness be made. An effort by a senior level of government is necessary to co-ordinate the existing transportation studies that have been conducted in various areas of southwestern Ontario. It is also important that areas not included in these up-to-date studies be examined so that a total transportation picture could emerge, thereby giving the proper authorities the knowledge of proceeding in the best possible way to provide transportation services to the people of this area.

Included in our audio-visual presentation is an important recommendation to your Committee, as follows:

## [Interpretation]

**M. Hales:** Oui. Ce sera peut-être un des mérites de notre Comité. Je l'espère; j'espère que nous pourrions exprimer les opinions, non seulement celles que vous avez exposées, mais celles du public et que nous parviendront à lier le service ferroviaire et d'autobus d'une façon ou d'une autre.

**Le vice-président (M. McNulty):** S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais remercier M. Oddleifson et M. Cummings.

**M. Oddleifson:** Merci.

**Le vice-président (M. McNulty):** Messieurs les membres du Comité, je tiens à vous rappeler que nous allons entendre le Conseil de développement du Mid-Ouest, les représentants de la ville de Palmerston, de la ville de Seaforth, du Canton de Turnberry, M. Hugh Edighoffer, le représentant de la ville de Fergus et MODA. Nous aurons d'autres témoins à entendre. Je demande au représentant du Conseil d'expansion du Mid-Ouest, M. Allan Ross, président, de bien vouloir se présenter.

**M. Allan Ross (Président du Conseil d'expansion du Mid-Ouest):** Monsieur le président, notre présentation sera audiovisuelle. Nous allons présenter les images sur un triple écran et nous prions les personnes mal placées pour le voir de déplacer leurs chaises pour s'installer commodément.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité permanent des transports et communications, le Conseil d'expansion du Mid-Ouest apprécie beaucoup l'occasion de présenter un mémoire audio-visuel du transport.

Vous vous rendrez facilement compte de l'inefficacité des services de transport dans nombre de communautés du Mid-Ouest de l'Ontario. La suppression du service-voyageurs par train en plus du service d'autobus inadéquat et autres moyens de transport qui se détériorent, ont indûment accablé les citoyens de cette partie du Canada.

Le Conseil d'expansion engage fermement votre Comité à examiner sous tous ses angles les mémoires qui seront présentés ici aujourd'hui ou qui doivent autrement vous parvenir.

La région du centre-ouest de l'Ontario comprend les comtés de Huron, de Perth, Waterloo et Wellington. La région comprend environ 500,000 habitants, répartis entre 80 municipalités, et elle couvre 3,670 milles carrés.

Tous les niveaux de gouvernement sont responsables du contrôle de certains moyens de transport de la région. Le gouvernement fédéral contrôle les chemins de fer, les aéroports et les ports. Le gouvernement provincial est responsable des routes, y compris de l'octroi de permis aux autobus, aux camions et aux automobiles. Le gouvernement municipal est chargé des rues et des routes régionales et certains centres urbains ont leur propre service d'autobus.

Dans l'intérêt des habitants de la région—et en fait cela dépasserait même ces limites—il est essentiel d'effectuer une étude complète des moyens de transport et de leur efficacité. Il est nécessaire qu'un niveau supérieur de gouvernement s'efforce de coordonner les études sur les transports effectués dans diverses régions du sud-ouest de l'Ontario. Il est également important de considérer les régions non comprises dans les études actuelles, afin de donner une image complète des transports et de permettre aux autorités appropriées d'assurer le mieux possible aux habitants de la région les services appropriés.

Notre présentation audio-visuelle comporte une recommandation importante que nous adressons au comité:



## [Texte]

The Midwestern Development Council strongly recommends the enactment of a joint federal, provincial and regional study concerning all existing and potential modes of transportation in the midwestern region of Ontario . . . and those areas equally affected by changing conditions in transportation.

The Midwestern Development Council will co-operate in any further discussions with your Committee or departments of government in a sincere effort to resolve the transportation problems in this part of Canada.

Now, gentlemen, our visual presentation.

• 1609

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Ross. Now I would like to call the Town of Palmerston. Mr. Robert S. Cherry, Mr. R. G. Bridge, Councillor, the Town of Seaforth representative and Turnberry Township, Jackson Dunkin, would you come to the table, please. Members can start questioning.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I would like to recognize particularly one man in the group before us, and that is Mr. Cherry. I do not think anybody in the area has taken any greater interest and a personal approach in the railroad and transportation problems than Mr. Cherry. He has written letters to the editors of all our local papers. He has written practically all the members of the House of Commons and the provincial government, and I think Bob Cherry needs a pat on the back for the outstanding job that he has done to keep the interest continuous in the particular problems we have in transportation in Western Ontario, the Bruce area and all those counties. I would like to go on record as saying that he has done an outstanding job for all of us. I might say that his father is here today. He is a railroader of long standing, a retired man. So we are very happy to see these two gentlemen here today.

Now, Bob, in your studies—and you have been doing a lot of work—did this committee ever come to you?

**Mr. Robert S. Cherry (Private Citizen, Town of Palmerston):** No, it did not come to me.

**Mr. Howe:** You never heard a thing about it or what it meant. In the brief that we have before us there is a recommendation for a joint federal-provincial and regional study. I wonder, Mr. Ross, if you can tell me how long that will take.

**Mr. Ross:** I am quite sure I cannot tell you how long it will take.

**Mr. Howe:** You have some county experience, though, and have been a member of this organization for some time.

**Mr. Ross:** I am a member of Wellington County Council. As President of the Midwestern Development Council, I have been involved in different studies. In my opinion, a lot of areas have been studied to death, as some people say. We need somebody to co-ordinate all these studies. We have had the Waterloo-South Wellington study. We have had the Kitchener area transportation study. We have had the provincial government study on the midwestern area. Our recommendation is to have a committee set up to co-ordinate and study. It may sound a little foolish to have a committee study all the other studies, but actually what we are trying to do is to identify what is needed in the midwestern area, which I am representing right now. In answer to your question, I do not know how long it would take. I think a lot of the material has been assembled. We would have to put it together.

## [Interprétation]

Le *Midwestern Development Council* recommande instamment une étude commune fédérale, provinciale et régionale sur tous les moyens de transport existant ou possibles dans le centre-ouest de l'Ontario . . . et les régions également touchées par les changements des conditions de transport.

Le *Midwestern Development Council* est prêt à participer à toute discussion avec votre comité où les ministères gouvernementaux, dans un effort sincère pour résoudre les problèmes de transport dans cette région du Canada.

Nous passons maintenant à notre présentation audio-visuelle.

**Le vice-président:** Je vous remercie monsieur Ross. Nous allons maintenant entendre les délégués de Palmerston. MM. Robert S. Cherry, R. G. Bridge, membres du conseil municipal de Seaforth, et le représentant du canton de Turnberry, Jackson Dunkin. Le débat est ouvert.

**M. Howe:** Monsieur le président, j'aimerais m'adresser particulièrement à monsieur Cherry. Je pense que personne dans la région n'ait porté autant d'intérêt que lui au problème du transport et surtout du transport ferroviaire. Il a fait part de ses opinions aux journaux régionaux, de même qu'aux gouvernements fédéral et provincial. Il mérite notre admiration pour avoir su maintenir l'intérêt pour les problèmes du transport dans l'Ouest de l'Ontario, soit la région de Bruce et les autres comtés; et j'ajouterai, tout à son honneur, qu'il a fait un travail remarquable. Permettez-moi de mentionner que son père, ancien employé de chemin de fer, est parmi nous aujourd'hui. Nous avons le plaisir de lui souhaiter également la bienvenue.

Bob, vous qui êtes un spécialiste de la question, avez-vous déjà été convoqué par le Comité?

**M. Robert S. Cherry (Citoyen de la ville de Palmerson):** Non, jamais.

**M. Howe:** Vous n'en aviez jamais entendu parler. Le mémoire dont nous avons été saisi contient une proposition portant formation d'un groupe d'étude mixte fédéral-provincial et régional. Monsieur Ross, pourriez-vous me dire combien de temps cela prendrait?

**M. Ross:** Je suis désolé, mais c'est impossible.

**M. Howe:** Pourtant, vous connaissez bien les affaires de ces comtés et vous faites partie de cet organisme depuis quelque temps déjà.

**M. Ross:** Je fais partie du conseil du comté de Wellington et je suis président du Conseil de l'expansion du centre-ouest de l'Ontario. Beaucoup de secteurs ont été étudiés à fond, mais nous n'avons personne pour coordonner ces études. Nous avons eu les groupes d'étude de Waterloo-South Wellington, ceux de Kitchener et ceux du gouvernement provincial sur le centre-ouest. Nous pensons qu'un comité devrait être créé pour rédiger la conclusion de ces études. Cela semble peut-être inutile, mais nous essayons vraiment de déterminer les besoins du centre-ouest de l'Ontario, dont je suis d'ailleurs le représentant. Pour répondre à votre question, je ne sais pas exactement combien de temps il nous faudrait. Je pense qu'on a recueilli une bonne partie des rapports; il ne reste qu'à les rassembler.



[Text]

• 1614

**Mr. Howe:** I think we would all agree that it would take considerable time, but we do appreciate the fact that your organization is intensely interested and was disturbed about the cutting-off of rail passenger service.

Would your organization go as far as to recommend what the provincial government has recommended in their first recommendation:

That passenger rail services which were discontinued on November 1, 1970, should be re-established immediately.

Would your organization go along with that and put that into your recommendations, as well?

**Mr. Ross:** In our replies to the stage one analysis we identified that this was a high priority, yes. I think all four counties that we studied put passenger rail service maintenance in a high priority category.

**Mr. Howe:** You would go back to your organization and suggest to them that they include this in their recommendations; the province says, to put it back and then discuss ways of upgrading or changing it, but put it back because the people want that service. They do not want to wait for a year or a year-and-a-half for studies to be made. We have had an indication on our trips through this country this past few days that people do want some action.

**Mr. Ross:** I am not very sure that we really want it in just the form that it was before; I think we want it in an updated form. The reason that use of the rail facilities deteriorated was because of the inadequacy of them. Anybody who got on a train seemed to think he was a second-class citizen at times, even.

**Mr. Howe:** This is true, but I feel that getting it back is a step in the right direction.

**Mr. Ross:** We want it back but we want it updated. I do not think we want it right back where it was, where the railway's establishment was losing money. We would like to see something that would be attractive enough that it probably would come close to making money.

**Mr. Howe:** Will you agree with me, Mr. Ross, that there is only one organization, and that is the federal government, that can do this?

**Mr. Ross:** I think the recommendation says that we must have a study made by all parties involved.

**Mr. Howe:** The provincial government, the regional people, cannot put the passenger service back into operation. It is the federal government that has to make that decision.

**Mr. Whicher:** They could help with the lenses, though.

**Mr. Howe:** They could help with anything, but this is what we want: we want better and more adequate service for the people in this part of Canada.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman and Mr. Ross, I have only one question. Your Midwestern Development Council has made an excellent presentation before our Committee here today, but does your council have any real position, insofar as rail passenger service in your particular area is concerned?

[Interpretation]

**M. Howe:** Je crois que tout le monde sait qu'il faudrait beaucoup de temps, mais nous sommes heureux de constater que votre organisation s'intéresse à la question et qu'elle n'a pas apprécié la suppression du service.

Trait-elle jusqu'à recommander la même chose que le gouvernement provincial, c'est-à-dire:

Que les services de passagers, supprimés le 1<sup>er</sup> novembre 1970, soient réouverts immédiatement.

Votre organisation est-elle prête à faire figurer cette recommandation parmi les siennes?

**M. Ross:** En réponse à la première analyse, nous avons indiqué qu'il s'agissait là d'un point très important. Les quatre pays que nous avons étudiés rangeaient le service de passagers dans une catégorie prioritaire.

**M. Howe:** Vous suggéreriez donc à votre organisation d'inscrire ceci dans ses recommandations; la province veut qu'on rouvre les lignes tout de suite et qu'on discute ensuite des moyens d'améliorer le service. Les gens ne veulent pas attendre un an ou un an et demi le résultat des études. Nous nous sommes rendus compte au cours de nos voyages ces derniers jours que les gens veulent voir des résultats.

**M. Ross:** Il n'est pas certain que nous voulons avoir le même service qu'avant; il faudrait le moderniser. Si les gens ont cessé de prendre le train, c'est qu'ils étaient inadéquats. Chaque fois qu'on prenait le train, on avait l'impression d'être des gens de seconde classe.

**M. Howe:** C'est vrai, mais je crois qu'il faut quand même continuer le service.

**M. Ross:** Nous voulons l'avoir à nouveau, mais amélioré. Il faudrait que le service devienne rentable.

**M. Howe:** êtes-vous d'accord avec moi, monsieur Ross, pour dire qu'il n'y a que le gouvernement fédéral qui puisse faire quelque chose?

**M. Ross:** Je crois que la recommandation demande que l'étude soit menée par toutes les parties en cause.

**M. Howe:** Le gouvernement provincial et les gens de la région ne peuvent rien faire. C'est au gouvernement fédéral qu'il appartient de prendre la décision.

**M. Whicher:** Ils pourraient cependant aider les services d'autobus.

**M. Howe:** Ils pourraient faire beaucoup, mais voici ce que nous voulons: il nous faut un meilleur service qui corresponde aux besoins des habitants de cette région.

Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président et monsieur Ross, je n'ai qu'une question. Le Midwestern Development Council a fait un excellent exposé au Comité aujourd'hui, mais a-t-il adopté une position précise en ce qui concerne le service ferroviaire de passagers dans votre région?

## [Texte]

**Mr. Ross:** All we are saying is that we are backing up the counties. I think, and this was unbeknown to me, that the City of Stratford, this morning, recommended a study; the Town of Listowel, I heard this afternoon, recommended a study; the County of Huron recommended a study; and I believe maybe the County of Perth did, too. We think likewise. But for you to ask me, as I represent the four counties, for any particular line—I cannot give any directive in it.

**Mr. Skoberg:** The question I would like to ask is whether or not you believe, as a representative of the Midwestern Development Council, whether rail passenger service is also necessary insofar as development of the particular area that you are involved in right now, or whether your council is only concerned with rail freight?

**Mr. Ross:** We are interested in rail passenger service, very definitely.

• 1619

**Mr. Skoberg:** In your opinion do you believe that if more recognition was given to rail passenger service that people would use it?

**Mr. Ross:** What do you mean by recognition?

**Mr. Skoberg:** Proper advertisement and all the way down the line. We have the type of situation where we see CN and CP advertising freight service. It is beyond question that the Midwestern Development Council has been fair. You are concerned about freight, but do you believe people would use the rail service if it was advertised the way it should be, along with freight?

**Mr. Ross:** Our Development Council is interested in freight but we are less interested in passenger service and we are interested in tourism. I am speaking for myself, maybe, a bit, but if the rail service was up-dated to the extent where the respectable thing to do was to go by train, it would certainly be used all the way to Lake Huron.

**Mr. Skoberg:** With your knowledge, and no doubt you have studied the full area, do you believe there should be more federal money spent on up-grading and bringing in new innovations in so far as rail traffic service is concerned?

**Mr. Ross:** I think they should provide the leadership, yes.

**Mr. Skoberg:** Do you agree with the Canadian National concept of the Turbo Train, where they are trying to bring in a new type of a system that will attract passengers?

**Mr. Ross:** I have heard of many different types of transportation that maybe sound a little far-fetched now. I do not know which is the best. This is why we recommended a study. For me as a layman to make a recommendation as to what type of system it should be, I really cannot say. I am not an expert.

**Mr. Skoberg:** I think a hell of a lot of us, as far as laymen are concerned, may have more knowledge than some of these so-called professionals who may try to say what is best for the country. I am wondering about your close proximity in so far as the U.S. is concerned and the Amtrack operation down there. Has your council had an opportunity to look at that situation?

**Mr. Ross:** I am not very sure whether the Council as a whole has. I have personally.

## [Interprétation]

**M. Ross:** Nous disons simplement que nous appuyons les comtés. Je crois que la ville de Stratford a, ce matin, recommandé qu'une étude soit faite; le village de Listowel a fait de même, ainsi que le comté de Huron, et peut-être même celui de Perth. Je suis parfaitement d'accord. Cependant, je ne puis pour l'instant vous donner aucune précision.

**M. Skoberg:** Ce que j'aimerais savoir c'est si, en tant que représentant du Midwestern Development Council, vous croyez que le service de passagers est nécessaire au développement de cette région, ou bien si le conseil ne se préoccupe que du transport des marchandises?

**M. Ross:** La question du service passagers nous intéresse énormément, il n'y a aucun doute là-dessus.

**M. Skoberg:** D'après vous, si l'on faisait un effort en faveur du service ferroviaire de passagers, les gens prendraient-ils le train d'avantage?

**M. Ross:** Qu'entendez-vous par effort?

**M. Skoberg:** Une bonne publicité et ainsi de suite. A l'heure actuelle, le CN et le CP font de la publicité pour le service de fret. Le fret vous préoccupe, mais croyez-vous que les voyageurs prendraient le train si on lançait une campagne publicitaire comme pour le fret.

**M. Ross:** Notre Conseil de développement s'intéresse au fret, mais aussi au service de passagers et au tourisme. J'exprime peut-être une opinion personnelle, mais si l'on améliorerait le service-passagers au point qu'il devienne de nouveau respectable de prendre le train, on l'emprunterait certainement jusqu'au Lac Huron.

**M. Skoberg:** D'après vos connaissances, et vous avez sans aucun doute étudié ce domaine dans son ensemble croyez-vous que le gouvernement fédéral devrait octroyer des crédits pour moderniser et introduire des innovations dans le service-passagers?

**M. Ross:** Il devrait prendre l'initiative, à mon avis.

**M. Skoberg:** Croyez-vous, comme le CN, que la mise en service du nouveau turbo-train attirera des passagers?

**M. Ross:** J'ai entendu parler de bien des moyens de transport qui paraissent un peu avant-gardistes aujourd'hui. Je ne sais pas lequel est le meilleur. C'est pourquoi nous avons commandé une étude. En tant que profane, je ne puis pas me prononcer.

**M. Skoberg:** Les profanes que nous sommes en savent peut-être plus long que les soi-disant experts. Vous êtes à proximité des États-Unis. Le Conseil a-t-il eu l'occasion d'étudier l'Amtrack?

**M. Ross:** Je ne sais pas si le Conseil en tant que tel l'a fait. Personnellement je l'ai fait.



[Text]

**Mr. Skoberg:** Could you possibly tell the Committee today what your opinion of Amtrack is?

**Mr. Ross:** I do not think we have enough population here, maybe, to warrant it. As I said before I think there are many different ways that our public transit could be up-graded in this area. I am not an authority on which one it should be. I think there should be a study.

**Mr. Skoberg:** In the position that you now hold do you believe passenger traffic facilities should be offered to everybody in Canada?

**Mr. Ross:** You say everybody in Canada. You can get out to some pretty remote areas. I do not know.

**Mr. Skoberg:** Surely you are not telling me that a remote area such as Moose Jaw might be—

**An hon. Member:** No, the North Pole!

**Mr. Skoberg:** I am asking whether or not with an east-west corridor—let us not kid ourselves, it is pretty important—should service be provided or not?

**Mr. Ross:** All I am really saying is that I think in the Midwestern Region with some leadership the public transit could be up-graded to a point where it should pay, but we have to have some leadership.

**Mr. Skoberg:** Leadership where?

**Mr. Ross:** From the senior levels of government.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Ross, did the Midwestern Development Council make a presentation in March of 1970 before the CTC in the hearings in Guelph and Owen Sound?

**Mr. Ross:** Yes, they did.

**Mr. Hales:** They did. At both places?

**Mr. Ross:** Yes. I know I presented the one in Guelph and I think it was Mr. Hopper, maybe, in Owen Sound. I could stand to be corrected on that.

**Mr. Hales:** All right. This audio-visual presentation that we just witnessed is another example of a picture being worth a thousand words. It is a good way to see the full picture. When was it prepared?

**Mr. Ross:** We just prepared it last week.

**Mr. Hales:** Last week. Is this the first showing of it?

**Mr. Ross:** This is the first showing, yes.

**Mr. Hales:** The first showing. What do you propose to do with this audio-visual presentation from here on? What is your program for it?

**Mr. Ross:** It was prepared for this Committee today. What we do with it from here on has not been decided yet.

**Mr. Hales:** You just have not decided that yet. A presentation like this costs a considerable amount. What would be the cost of this presentation?

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de l'Amtrack?

**M. Ross:** La population est insuffisante ici pour justifier un système de ce genre. Comme je l'ai déjà dit, il y a plus d'une façon d'améliorer le service-passagers dans la région. Je ne suis pas en mesure de décider laquelle conviendrait le mieux. Il faudrait faire une étude.

**M. Skoberg:** Pensez-vous que l'on devrait offrir un service de passagers à tous les Canadiens?

**M. Ross:** Dans le cas des régions très reculées, je ne sais pas.

**M. Skoberg:** Vous ne voulez pas dire qu'une région aussi éloignée que Moose Jaw pourrait...

**Une voix:** Non, le Pôle nord!

**M. Skoberg:** Je pense à un corridor est-ouest. C'est très sérieux. Devrait-il y avoir un service?

**M. Ross:** Je dis simplement que dans la région du centre-ouest, il faudrait prendre des initiatives pour améliorer et rentabiliser le service.

**M. Skoberg:** Des initiatives de la part de qui?

**M. Ross:** Des niveaux supérieurs de gouvernement.

**M. Skoberg:** Merci.

**Le vice-président:** Monsieur Hales.

**M. Hales:** Merci, monsieur le président. Est-ce que le Conseil d'expansion du centre-ouest a fait un exposé devant la CCT lors des audiences à Guelph et à Owen Sound en mars 1970?

**M. Ross:** Oui.

**M. Hales:** Aux deux audiences?

**M. Ross:** Oui. J'ai fait celui de Guelph et M. Hopper, je n'en suis pas certain, à Owen Sound.

**M. Hales:** D'accord. L'exposé audio-visuel auquel nous venons d'assister est une autre preuve qu'une image vaut mille mots. C'est une bonne façon de comprendre la situation dans son ensemble. Quand l'a-t-on préparé?

**M. Ross:** Nous l'avons monté la semaine dernière.

**M. Hales:** La semaine dernière. Est-ce la première fois que vous le montrez?

**M. Ross:** Oui.

**M. Hales:** Bien. Qu'allez-vous faire de cette présentation audio-visuelle à partir de maintenant? Quel est votre programme?

**M. Ross:** Nous l'avons préparé à l'intention du Comité aujourd'hui. Nous n'avons donc pas décidé ce que nous ferons à l'avenir.

**M. Hales:** Vous n'avez pas décidé, mais une présentation comme celle-ci coûte beaucoup d'argent. Que coûte-t-elle?

## [Texte]

**Mr. Ross:** You will appreciate the fact that we had most of the slides before; it was a case of putting them together. There was no professional manager, if this is what you mean; it is not a professional presentation.

**Mr. Hales:** You did not have to go out and hire . . .

**Mr. Ross:** We did not hire anybody.

**Mr. Hales:** You did it within your own staff.

**Mr. Ross:** Yes.

**Mr. Hales:** It is very well done, I might say. I think it could be used to good advantage from here on, and it would be well to show it at any similar meetings.

**Mr. Ross:** Of course, sir, if the Committee would like to use any part of it at any time, we could make it available to them.

**Mr. Hales:** Yes. That is all, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Mr. Ross, if you did, I think it would be a good idea. There are many members on the Transportation Committee from other parts of the country, and as you realize at this particular time many of them are engaged in other activities. If plans could be made to have this presentation made to a full Committee of many of the other members who normally sit on the Committee, I think it would be a wonderful idea if it could be arranged that they come to Ottawa and present it. I think they should receive expense for doing so, too.

**Mr. Ross:** On behalf of Midwestern Council, if the request comes in, you can be sure that we will arrange it. I am quite sure that we can even update it a little. We were very, very rushed. The secretary this morning told us we had not even confirmed that we were going to make a presentation. We were so involved in it that we neglected to do this.

**The Vice-Chairman:** At this time I will call Mr. Robert S. Cherry and R. G. Bridge, Councillor, Town of Palmerston, followed by Mr. Ernest Williams, Clerk-Treasurer of the Town of Seaforth, and Mr. Jackson Dunkin, Mr. David McCallum of the Township of Turnberry, to present their briefs, one after the other and then to be questioned by the members.

**Mr. Robert S. Cherry (Private citizen, Town of Palmerston):** Mr. Chairman, gentlemen, I would like to give the following submission. I would be pleased if you would consider the following listed points regarding the total lack of public transportation of rail and otherwise, and non-existent or insufficient and unsatisfactory private bus service in the triangular area bounded by Kingardine, Southampton, Owen Sound and south through Palmerston to Guelph and Toronto.

On November 1, 1970 when the Canadian Transport Commission ruled that all rail service would be discontinued north of Guelph to the above-listed towns and cities and points in between, it was evidently assumed or imagined that private bus service would adequately replace the service provided by rail liners. This definitely at no time has been the actual case as can be attested by many, either those without any bus service at all or with very unsatisfactory service.

Many residents in our area feel that they have been sold down the river by the decision of the Canadian Transport

## [Interprétation]

**M. Ross:** Vous savez, nous avions déjà presque toutes les diapositives. Il ne s'agissait que de les réunir. Nous n'avons pas eu besoin de faire appel à un professionnel, si c'est cela que vous voulez dire.

**M. Hales:** Vous n'avez pas eu besoin d'engager quelqu'un?

**M. Ross:** Non, nous n'avons engagé personne.

**M. Hales:** Tout a été fait avec l'aide de votre personnel?

**M. Ross:** Oui.

**M. Hales:** C'est très bien fait, je dois dire. Je pense que vous pourriez l'utiliser pour le montrer à d'autres réunions de ce genre.

**M. Ross:** Évidemment, monsieur, si le Comité désire en utiliser une partie à un moment donné, nous le mettons à votre disposition.

**M. Hales:** Bien. C'est tout monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Ce serait une très bonne idée de le faire monsieur Ross. Il y a beaucoup de membres du Comité des transports qui viennent d'autres régions du pays, et comme vous le savez plusieurs d'entre eux sont pris ailleurs. Si on pouvait s'organiser pour présenter ces diapositives au Comité au complet, ce serait une excellente idée de la faire à Ottawa. On pourrait payer leurs dépenses également.

**M. Ross:** Au nom du conseil, je peux vous assurer que nous donnerons suite à votre demande. Je suis sûr que nous pourrions même le mettre à jour. Nous avons manqué de temps et le secrétaire nous a dit ce matin que nous n'avions même pas confirmé le fait que nous avions une présentation. Nous étions tellement occupés que nous avons oublié de le faire.

**Le vice-président:** Je vais maintenant donner la parole à MM. Robert S. Cherry et R. G. Bridge, conseillers de la ville de Palmerston, suivis de MM. Ernest Williams, greffier-trésorier de la ville de Seaforth et Jackson, Dunkin, David McCallum du comté de Turnberry qui présenteront leur mémoire l'un après l'autre; ils répondront ensuite aux questions des députés.

**M. Robert S. Cherry (citoyen de la ville de Palmerston):** Monsieur le président, messieurs, j'aimerais vous présenter la liste de localités souffrant d'un manque total de moyens de transport public par chemins de fer ou autres, ou de services par autobus insuffisant dans de triangle Kingardine Southampton, Owen Sound et au sud Palmerston, Guelph et Toronto.

Le premier novembre 1970, lorsque la Commission canadienne des transports a décrété que tous les services ferroviaires seraient abandonnés au nord de Guelph vers et entre les villes et localités énumérées ci-dessus, on a évidemment supposé ou imaginé qu'un service d'autobus privé adéquat viendrait remplacer le service ferroviaire. Mais cela n'a pas été le cas, comme les habitants de nombreuses localités peuvent en témoigner.

De nombreux résidents de cette région se sentent abandonnés par suite de cette décision de la Commission canadienne des transports, et croient fermement que nous avons droit au moins à un service ferroviaire minimum de même que tous les autres Canadiens.



## [Text]

Commission and feel firmly that we have the right to at least a minimum rail passenger service as well as other fellow Canadians.

Ontario M.P.P.s, federal members of Parliament, the CTC and the CNR also have been petitioned by many area residents for at least a minimum rail passenger service.

Since the rail passenger trains were totally discontinued in our area, it has been established that because of the vast, important project at Douglas Point, the CNR line from Southampton through Palmerston to Guelph is being placed and kept in top condition and will be snowplowed regularly in order to accommodate unit trains moving from Montreal to Douglas Point and which operate on a very tight and strict schedule.

• 1629

The fifth point, therefore, we would like to make is that we think one passenger train running daily between Southampton, through Palmerston, to Guelph and Toronto, and return, would cost no more to the railway than the salaries of the crew involved and the fueling and maintenance of the rail-liner units. The tracks will have to be maintained, at any rate, and this one train would serve the area of Goderich and Kincardine and south to Palmerston, on the one side, and Owen Sound South to Palmerston, on the other, and through to Guelph and Toronto. Stations would not have to be maintained or agents needed to sell tickets, as the conductors could sell tickets on the trains.

We are asking due consideration by the Transport Committee of the House of Commons for those people who cannot drive, or who do not wish to drive to Toronto. These same people cannot afford taxis or aeroplanes but still need a fast and reasonably-priced way of travelling to their desired destination.

Please consider the safety factor involved—100 people on the rail-liner would take 100 automobiles from congested, unsafe highways. Just think of the thousands killed on Canadian highways every year. Also, if you will project your thoughts somewhat into the future, transportation experts call for the modern automobile to become obsolete, just as the horse and buggy became out-dated.

Please consider the pollution factor—one rail-liner as against one hundred cars belching carbon monoxide along the highways.

We ask you to realize the need for decentralization of people and industry away from Toronto, already overpopulated and congested—by means of a good fast, public rail service.

We ask you to realize that we are speaking for quite a large number of taxpaying citizens, who firmly believe that we have a right, as others still enjoy, to at least a minimal, economical, public transportation system.

We firmly believe the Canadian Transport Commission has been somewhat short-sighted in totally eliminating all rail service, when a tentative peep into the future of our area clearly indicates a greater growth in population and, thus, already crowded highways becoming more congested.

## [Interpretation]

De nombreux habitants de la région ont envoyé des pétitions aux membres du Parlement de l'Ontario, du Parlement fédéral, à la Commission canadienne des transports et au CN pour obtenir au moins un service ferroviaire minimum.

Depuis que le service voyageurs a été totalement supprimé dans notre région, on s'est rendu compte qu'en raison de l'important et vaste projet entrepris à Douglas Point, la ligne du CN de Southampton à Guelph via Palmerston était nécessaire. Cette ligne a été remise en état et entretenue, et sera régulièrement déneigée à l'intention des autorails de Montréal vers Douglas Point qui circulent selon un horaire très régulier et très stricte.

J'arrive au cinquième point. Nous croyons qu'un train voyageur qui passe tous les jours à Southampton, Pal-

merston, Guelph et Toronto et retour, ne coûterait aux chemins de fer que les frais d'exploitation, y compris le salaire et les frais de maintien des autorails. Les voies doivent, de toute façon, être maintenues. Avec un seul train, on pourrait desservir la région de Goderich et Kincardine, d'un côté, et de l'autre la région de Owen Sound jusqu'à Palmerston pour continuer, en passant par Guelph, à Toronto. On n'aurait pas besoin de stations de quart ou d'employés puisque les conducteurs pourraient vendre le billet sur le train.

Nous prions le comité des Transports de la Chambre des communes de ne pas oublier les personnes qui ne peuvent ou qui ne veulent pas aller en voiture à Toronto. Ces gens n'ont pas les moyens de prendre un taxi ou un avion mais ont besoin d'un moyen de transport rapide et pas trop onéreux.

Il ne faut pas non plus oublier la question de la sécurité: cent personnes qui prennent le train signifient cent voitures de moins sur les autoroutes dangereuses et embouteillées. Pensez aux milliers de personnes qui se tuent tous les ans sur nos routes. Les experts en matière de transports savent d'ailleurs déjà que la voiture connaîtra le même destin que les carrosses.

Imaginez également la pollution que produisent une centaine de voitures par l'oxyde de carbone comparées à un seul autorail.

La ville de Toronto est surpeuplée, et s'étouffe. Une décentralisation de l'industrie et des habitants s'impose, et celle-ci peut être réalisée grâce à un bon service ferroviaire public rapide.

Vous devez comprendre que nous parlons au nom d'un grand nombre de contribuables, convaincus qu'ils ont autant que d'autres le droit de profiter d'un système de transport public, économique et suffisant.

Nous sommes convaincus que la Commission canadienne de transports a commis une erreur en éliminant complètement les services ferroviaires alors qu'il suffit d'étudier l'évolution de notre région à l'avenir pour voir que la population ne va cesser de croître et que les routes déjà encombrées le deviendront encore plus.

L'augmentation de la circulation entraînera une augmentation des frais d'entretien des routes et la nécessité

## [Texte]

Greatly increased use of our public highways means a greatly increased cost for the maintenance of the roads and/or vast sums of public money to build new highways.

Some of us noted a trend in the United States where people are realizing that use of passenger trains greatly relieves highway congestion, as well as proving a relaxing, safe, alternate means of travel.

For all the above reasons, and more, we therefore solicit the Transport Committee for the return of a minimum rail passenger service to our area, and hardly find it necessary to include that we personally will patronize the same as regularly as possible.

I have a couple of other points that I would like to add. The rail-liners were discontinued on four branch lines: Goderich to Stratford, Kincardine to Palmerston, Southampton to Palmerston, and Owen Sound to Palmerston, the last three lines mentioned connecting at Palmerston for Guelph and Toronto. All these rail-liners were discontinued simultaneously whereas one line, such as the Southampton through Palmerston to Toronto train, could well have been left on to serve the whole district and, by the way, strength the Guelph to Toronto traffic.

In recent correspondence with the Honourable Don Jamieson's Assistant, Mr. L. W. Beasleigh mentioned a figure of \$94,000 loss on the Southampton branch in 1968.

Counting the wages of a three-man crew on a rail-liner in 1968 as, say, \$10,000 a man per year and allowing \$10,000 to run and maintain a rail-liner unit amounts to something around \$40,000 and makes a person wonder where the remaining portion of the amount quoted of \$94,000 is achieved, or where they get it from.

Also, may we most strongly affirm that the CNR, having in the past received large amounts of money from many communities and also great tracts of land for rights-of-way and other uses—for which the same CNR was to give perpetual passenger and freight service—is as morally and legally obligated to the people of our time and generation as it was 20, 40 or 100 years ago.

We are asking no more than our rights as taxpaying citizens for the privilege of using the services of a publicly-owned and supported Crown corporation.

Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Williams.

**Mr. Ernest M. Williams (Clerk-Treasurer, Town of Seaforth):** Mr. Chairman, members of the Standing Committee on Transportation and Communications. I represent the Town of Seaforth, a small community of approximately 2,000 people, yet we feel that the passenger and general transportation service provided to our community to or from any of the larger metropolitan areas in Ontario is neither adequate nor convenient. This inadequate service was protested by the town of Seaforth in a brief presented to the Railway Transport Committee of the CTC in March, 1970, at Owen Sound. At that time the hearings were being held relative to an application by the Canadian National Railway for discontinuance of passenger service on the line between the city of Stratford and the town of Goderich by which the line also served the town of Seaforth.

• 1634

The same protest was made by other municipalities affected by the application, but the overriding consideration seemed to be the fact that the passenger service was showing a loss in spite of the fact that the other types of service were operating at a profit. The CNR at the time

## [Interprétation]

pour le gouvernement d'investir beaucoup d'argent dans la conception de nouvelles routes.

On commence aux États-Unis à comprendre que les services ferroviaires de passagers améliorent la circulation sur les routes tout en fournissant un mode de transport sûr et confortable.

C'est pour toutes ces raisons que nous demandons au comité des Transports de restaurer un minimum de services ferroviaires pour les voyageurs et il nous semble superflu d'ajouter que nous l'emprunterons le plus régulièrement possible.

Je voudrais ajouter encore quelque chose. On a supprimé les autorails sur quatre lignes secondaires: de Goderich à Stratford, de Kincardine à Palmerston, de Southampton à Palmerston, et d'Owen Sound à Palmerston, les trois dernières lignes avaient par ailleurs une correspondance à Palmerston pour Guelph et Toronto. On a supprimé d'un seul coup ces quatre lignes alors qu'on aurait pu en garder une pour desservir l'ensemble de la région, par exemple la ligne Southampton à Toronto, via Palmerston, ce qui aurait ainsi amélioré la circulation entre Guelph et Toronto.

Dans son échange de correspondance avec l'assistant de l'hon. Don Jamieson, M. L. W. Beasleigh a signalé que le déficit avait été de \$94,000 en 1968 sur la ligne de Southampton.

A raison de \$10,000 par an et par personne pour les trois employés travaillant sur un autorail en 1968, et en comptant \$10,000 pour l'exploitation et l'entretien, on arrive à un total de \$40,000 et on peut se demander à quoi correspondent les \$54,000 restants.

Nous insistons également sur le fait que le Canadian National, qui a dans le passé reçu une importante aide financière de la part de nombreuses communautés ainsi que des droits de passage ou autres privilèges en contrepartie desquels le Canadian National devait assurer pour toujours des services de voyageurs et de fret, a les mêmes obligations morales et légales aujourd'hui qu'il y a 20, 40 ou 100 ans.

Nous ne demandons rien d'autre que la reconnaissance de notre droit de contribuable de bénéficier des services d'une société de la Couronne appartenant à l'État et financé par celui-ci.

Merci.

**Le vice-président:** Monsieur Williams.

**M. Ernest M. Williams (Greffier-trésorier, Seaforth):** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je représente ici la ville de Seaforth; il s'agit sans doute d'une petite communauté puisqu'elle n'a qu'environ 2,000 habitants, nous pensons toutefois que les services ferroviaires qui relient notre communauté aux zones métropolitaines importantes de l'Ontario sont insatisfaisants et inadéquats. La ville a protesté contre ce service insatisfaisant dans le mémoire qu'elle a présenté à la Commission des transports par chemin de fer en mars 1970. Celle-ci tenait alors des audiences sur une demande des Chemins de fer Nationaux du Canada de supprimer le service-voyageurs entre la ville de Stratford et la ville de Goderich.

D'autres municipalités mises en cause par cette demande avaient émis la même protestation mais la consi-

dération qui prévalait, semble-t-il, c'était que le service-voyageurs fonctionnait à perte malgré le fait que les autres sortes de services fonctionnaient rentablement. A l'époque, les C.F.N. firent grand état du fait qu'il existait un service d'autobus et les automobiles privées avaient à leur



## [Text]

made much of the fact that bus service was available and that an excellent road system was available for use by the buses and private cars. The inadequacy and inconvenience of the bus service at that time was pointed out as well as the necessity for an adequate alternative to travel by either bus or private car. The operators of the bus services assured all concerned that adequate and convenient bus service would be provided if required, and the end result was that the Railway Committee approved the application and rail passenger service of any kind was discontinued. Since that time the only means of transportation to or from the town of Seaforth has been by bus or private car.

Many of the citizens of Seaforth and the surrounding area are older people who do not own cars, and if they do, with many others who are not so old they are apprehensive and reluctant to face the task of driving to and in a city like Toronto. With the discontinuance of any rail passenger service, only one alternative is left, and that is to travel by bus. With no rail passenger service existing, we would like to put on record the facts of bus service as it exists for the town of Seaforth at the present time.

To go from Seaforth to Toronto for any reason, and return, a person has two alternatives if he or she expects to spend more than one hour in Toronto during daytime business hours. He may drive a car, if he is able, or he can go to Toronto on one day, conduct his business, stay overnight and return the next day. The reason for this necessity to stay overnight is the slowness of bus travel and the lack of suitable scheduling. Under the existing schedule, a bus leaves Seaforth at 8.35 a.m. and arrives in Toronto at 12.15 noon. To return to Seaforth the same day, one must take a bus which leaves Toronto at 1.15 p.m. and arrives back in Seaforth at 7.10 p.m.

• 1637

So the traveller using this service can spend one hour in Toronto, and must spend nine hours and thirty-five minutes travelling a total distance of about 250 miles at an average speed of 26 miles per hour.

This is the situation which existed in 1970, and which exists at the present time. Certainly no one can claim that this is adequate transportation today when 25 years ago one could leave Seaforth by rail at about 7.15 a.m., reach Toronto well before noon, spend the day there until supertime, and return by rail, leaving Toronto at about 8 p.m. to be back in Seaforth at 11 p.m.

The bus service to the City of London is not quite so bad. A reasonable amount of time may be spent in the city, but a disproportionate amount of time must be spent in travelling in relation to the distance travelled and the time at destination.

A person can leave Seaforth by bus at 8:35 a.m. and arrive in London by 10:50 a.m. He would then have available for business or pleasure a total of five hours and twenty minutes before leaving London at 5:15 p.m. to arrive back in Seaforth at 7:10 p.m. Thus for the privilege of spending five hours and twenty minutes in a city 50 miles away, he must spend four hours and ten minutes travelling at an average speed of 24 miles per hour.

The above situation does not appear to have any solution under the existing conditions. A bus which is ideally suited for travel between adjacent communities is faced with an inevitably low average speed when required to travel long distances on the highways, with many intermediate stops between the starting and terminal points. One through bus a day could provide for earlier arrivals and later departures at the distant point, and would certainly be much

## [Interpretation]

disposition un excellent réseau routier. L'insuffisance et l'incommodité du service d'autobus d'alors fut signalée, de même que la nécessité d'un mode satisfaisant de voyager autrement que par autobus ou par automobiles privées. Les exploitants des services d'autobus ont assuré à tous les intéressés qu'un service d'autobus satisfaisant et commode serait fourni si nécessaire; il en est finalement résulté que le Comité des chemins de fer a approuvé la demande et que tout service-voyageurs par chemin de fer fut supprimé; depuis lors, le seul moyen de transport à partir de ou vers la ville de Seaforth est l'autobus ou l'automobile privée.

Nombre de citoyens de Seaforth et de la région environnante sont des gens âgés qui ne possèdent pas de voiture, et s'ils en possèdent une, ils sont, comme nombre d'autres personnes qui ne sont pas aussi âgées, craintifs et hésitants en face de la tâche que constitue la conduite d'une automobile vers et dans une ville comme Toronto. Avec la suppression de tout service-voyageurs par chemin de fer, il ne reste qu'une seule autre possibilité, et c'est de voyager en autobus. Comme il n'existe aucun service-voyageurs par chemin de fer, nous aimerions rendre publics les faits qui concernent le service d'autobus existant pour la ville de Seaforth à l'heure actuelle.

Quand quelqu'un veut aller de Seaforth à Toronto pour une raison ou pour un autre et en revenir, il a deux possibilités, s'il prévoit passer plus d'une heure à Toronto durant les heures d'affaires diurnes. Ou bien il conduit sa voiture s'il en est capable, ou bien il peut aller à Toronto une journée, y faire ses affaires, y passer la nuit, et revenir le jour suivant. La raison pour laquelle il lui faut passer la nuit, c'est la lenteur du voyage en autobus et les lacunes de l'horaire. D'après l'horaire actuel, un autobus laisse Sea-

forth à 8 h. 35 et arrive à Toronto à midi et 15 min. Ensuite, pour retourner à Seaforth le même jour, il faut prendre un autobus qui laisse Toronto à 13 h. 15 et arrive à Seaforth à 19 h. 10.

Donc le voyageur qui utilise ce service peut passer une heure à Toronto et doit mettre neuf heures et 35 minutes pour parcourir une distance totale d'environ 250 milles, à une vitesse moyenne de 26 milles à l'heure.

Il en était ainsi en 1970 et il en est ainsi encore aujourd'hui. Personne ne saurait prétendre, c'est certain, que c'est là un service de transport satisfaisant à notre époque, alors qu'il y a 25 ans on pouvait prendre le train à Seaforth vers 7 h. 15, et arriver à Toronto bien avant midi, y passer la journée jusqu'à l'heure du souper, et reprendre le train à Toronto vers 20 h. pour arriver à Seaforth à 23 h.

Le service d'autobus permettant d'aller à London n'est pas aussi mauvais. On peut passer une période de temps raisonnable dans la ville, mais la durée du trajet est sans commune mesure avec la distance parcourue et l'heure d'arrivée à destination.

Une personne peut partir de Seaforth en autobus à 8 h. 35 et arriver à London à 10 h. 50. Alors, elle a à sa disposition, pour son voyage d'affaires ou d'agrément, un total de 5 heures et 20 minutes, avant de quitter London à 17 h. 15 pour arriver à Seaforth à 19 h. 10. Ainsi, pour avoir le privilège de passer 5 heures et 20 minutes dans une ville qui est à 50 milles, il faut passer 4 heures et 10 minutes à voyager à une vitesse moyenne de 24 milles à l'heure.

Les conditions actuelles ne semblent pas pouvoir fournir de solution à la situation ci-dessus. Un autobus qui convient parfaitement au transport entre des localités voisines a l'inconvénient de rouler à une vitesse moyenne peu



## [Texte]

more useable than the present schedule which is of little use for anything except travel to points no more than 50 miles distant.

We do not, of course, have any knowledge of what patronage such a specialized schedule would enjoy, and it is possible that it would not be economically practical.

In summary, the present bus service is neither practical, adequate nor convenient, except for short distance travel. The only obvious solution seems to be the addition of a through schedule to more distance points, with the possibility that this may not be economically practical without some provision for subsidization of losses.

To this written brief I would like to add the later development regarding the Town of Seaforth and other municipalities, which was mentioned in the presentation by the Midwestern Development Council. That is the latest application to the Railway Transport Committee of the CTC for the removal of the station agents at the rail stops, and the discontinuance of the station service. This appears to be in line with the thought which was presented by our mayor in our presentation to the Railway Transport Committee in Owen Sound in March, 1970. That was that the discontinuance of rail passenger service was merely another step in the continual downgrading of the whole rail service to this part of the country.

These steps have been going on. The next step that was taken was the discontinuance of express service from the station. The station agent was retained there, but it was practically impossible to get any information from him. You were told to telephone Kitchener. He was available within shouting distance almost. But you will still had to telephone Kitchener for any information.

• 1642

The information provided by the application in the form of statistics was very interesting to me in that it showed that since the institution of the so-called servo-centre service for express service, the revenue derived from it and the number of shipments handled have suffered a phenomenal decrease in almost every centre that was affected, and this includes the town of Seaforth where the decrease was approximately down to a quarter of what it had been in the previous years.

So, in our opinion this whole thing, which we protested in Owen Sound in 1970 and which we have again protested in a brief to the CTC regarding the application to discontinue the station service in the town of Seaforth, is merely a pattern of attempting to discontinue anything but the most profitable lines of service for the railway companies.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Williams.

We are now going to call on Mr. R. G. Bridge, Councillor of the Town of Palmerston.

**Mr. R. G. Bridge (Councillor, Town of Palmerston):** Mr. Chairman, ladies and gentlemen, I represent the town of Palmerston as a councillor. Palmerston is a town of between 1,800 and 2,000 people and at one time was called the hub of the north. Trains came in and went to Owen Sound, Southampton, Durham, Kincardine, Stratford and all those places up in that part of the country.

Quite a few of those towns and areas up there are summer resorts. People who probably have cottages go up there and stay there while their earning ability is down at work in the cities; then they like to go up for the weekends.

Some time ago, when they had passenger trains, they had a train going up on Friday night and coming back on Sunday night which was a very, very satisfactory arrange-

## [Interprétation]

élevée, s'il doit parcourir de longues distances sur des routes comportant de nombreux arrêts entre le point de départ et le point d'arrivée. Un autobus direct chaque jour pourrait permettre d'arriver tôt à l'endroit éloigné et d'en repartir tard, et serait certainement plus pratique que l'horaire actuel, qui ne sert pas à grand chose sauf pour les trajets inférieurs à cinquante milles.

Bien entendu, nous ne savons pas quelle clientèle un tel horaire spécialisé attirerait, et il est possible qu'il ne soit pas réalisable du point de vue de la rentabilité.

En résumé, le service d'autobus actuel n'est ni pratique, ni satisfaisant, ni commode, sauf pour les voyages de courte distance. La seule solution évidente semble être d'ajouter un service direct pour les distances plus longues, et il est possible que cela ne soit pas réalisable du point de vue de la rentabilité à moins de subventionner les pertes.

Permettez-moi d'ajouter à cet exposé écrit une remarque sur les mesures récentes qui ont affecté la ville de Seaforth et d'autres municipalités, et qui ont déjà été relevées dans l'exposé de *Midwestern Development Council*. Le Comité des transports ferroviaires de la Commission canadienne des transports a décidé de fermer les guichets de certaines gares. Ce problème a déjà été soulevé par notre maire dans notre exposé du mois de mars 1970 au Comité des transports ferroviaires à Owen Sound. La décision d'arrêter le service voyageur ajoute tout simplement à la détérioration générale du service ferroviaire dans notre région.

Cette évolution s'accroît de plus en plus. On a décidé d'arrêter le service express. Il y avait toujours un employé au guichet, mais il était pratiquement impossible d'obtenir de lui un renseignement. Au lieu de lui parler directement, il fallait appeler à Kitchener pour le moindre détail.

Les renseignements obtenus sous forme de chiffres statistiques m'ont grandement intéressé car ils apportaient la preuve que depuis l'installation de ce soi-disant centre de contrôle automatique, les recettes et le volume des expéditions ont fait l'objet d'une chute spectaculaire dans presque tous les centres qui en dépendent, y compris la ville de Seaforth avec une diminution de près de 75 p. 100.

Nous avons élevé des protestations à ce sujet en 1970 à Owen Sound et exposé nos griefs dans un mémoire adressé à la Commission des transports au sujet de la demande de suppression des services ferroviaires de la ville de Seaforth, et nous pensons que ce plan a pour unique but de supprimer les lignes qui sont les plus rentables pour les compagnies de chemin de fer.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Williams.

La parole est maintenant à M. R. G. Bridge, conseiller de la ville de Palmerston.

**M. R. G. Bridge (conseiller, ville de Palmerston):** Monsieur le président, mesdames et messieurs, je suis conseiller et je représente la ville de Palmerston. Cette ville compte entre 1800 et 2000 habitants et a longtemps été appelée le cœur du nord. Tous les trains s'y arrêtaient et repartaient vers Owen Sound, Southampton, Durham, Kincardine, Stratford, etc.

Beaucoup de ces villes et de ces régions sont des endroits de villégiature estivale. Les citoyens des grandes villes y possèdent des maisons de campagne et aiment y passer soit les vacances soit les week-ends.

Lorsqu'il y avait encore des trains de voyageurs, il y en avait un qui partait le vendredi soir et qui revenait le dimanche soir, ce qui était très pratique. Je dois dire que



## [Text]

ment. I might say that the track from Guelph to Southampton is a good, substantial track but is only used about 90 per cent of the time, just for heavy freight going up to Douglas Point. That is about all that goes up our road now, outside of some stock and so on.

Now, I have a short brief that I would like to give, a brief to the House of Commons Standing Committee on Transport and Communications.

The people of Palmerston and surrounding area, at present, have no direct communication with Guelph or Toronto either by rail or bus service. As Guelph is our county town and Toronto is the largest city in Ontario, many people wish to go and need to travel to these points. At present the only way to get to either Toronto or Guelph is by bus to Kitchener where one must change for either Guelph or Toronto or for any other city in Ontario. This bus service consists only of one bus each day per day and is inadequate.

Second, as the line from Guelph through Palmerston to Douglas Point is maintained at all times for hauling heavy freight, then passenger service over these tracks should not be overly expensive. Surely the taxpayer in this area deserves some consideration with regard to public transportation.

Third, with more and more automobiles on our highways each year and parking in the large cities becoming more and more a problem each year, a public transportation system of this kind, whether railway or adequate bus service, would help to alleviate both situations.

Fourth, with development taking place in Douglas Point and the surrounding community, more people will be moving to and living in this area of Ontario, thus providing more and more need for a direct means of transportation to Guelph and Toronto.

I might add that Palmerston was a railway town. At one time there were 65 trains going in and out, but today, there is nothing but freight. Many CNR employees own their own homes in Palmerston and prefer to live in a small town rather than a city.

• 1647

At present these men are commuting to Guelph, Stratford, Kitchener or even to Toronto to work. A passenger service to Southampton or Owen Sound, or both, would have to travel through Palmerston from Guelph and it would enable at least some railway employees to work at home.

I have a very short motion from the senior citizens of our town. I will read it:

We would like to advise you that at the regular meeting of the Palmerston Senior Citizens Club, comprising 90 members, held Monday, May 15, 1972, the attached submission on lack of public transportation was unanimously endorsed and adopted as the thought and desire of our total membership. We would be pleased if you would therefore act accordingly, giving us equal rights to minimum public transportation as are enjoyed by most other fellow Canadians.

It is signed by the secretary of the Senior Citizens Club. I might say that they are quite active. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Bridge.

We will now hear from Mr. Jackson Dunkin of Turnberry Township.

## [Interpretation]

la ligne qui va de Guelph à Southampton est excellente mais que 90 p. 100 du temps elle n'est utilisée que par les trains de marchandises qui vont à Douglas Point. C'est à peu près tout ce qui passe sur notre voie de chemin de fer maintenant.

J'ai un petit mémoire que j'aimerais communiquer au Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes.

Les habitants de Palmerston et des environs n'ont, à l'heure actuelle, aucun moyen direct de communication par rail ou par autobus avec Guelph ou Toronto. Guelph étant la plus grosse ville du comté et Toronto la plus grande ville de l'Ontario, nombreux sont ceux qui désirent ou qui doivent y aller. La seule manière à l'heure actuelle de se rendre à Toronto ou à Guelph est de prendre un autobus jusqu'à Kitchener et d'y prendre la correspondance pour Guelph, Toronto ou toute autre ville de l'Ontario. Il n'y a qu'un autobus par jour, ce qui ne répond pas aux besoins.

Dans la mesure où la ligne entre Guelph, Palmerston et Douglas Point est toujours ouverte pour les trains de marchandises, le maintien d'un service voyageurs ne devrait pas coûter excessivement cher. Les contribuables de cette région méritent sûrement d'être mieux traités pour ce qui est des transports publics.

Les automobiles encombrant de plus en plus chaque année nos autoroutes et les parcs de stationnement dans les grandes villes, un service de train ou d'autobus adapté aux besoins du public permettrait de pallier en partie à ces deux problèmes.

L'expansion de Douglas Point et des environs entraînera la présence de plus en plus de personnes vivant dans cette région de l'Ontario, créant un besoin de plus en plus grand de moyens de transport direct pour Guelph et Toronto.

J'ajouterais que Palmerston a été une ville ferroviaire. A une certaine époque, il y passait 65 trains par jour, mais aujourd'hui il n'y a plus que des trains de marchandises. De nombreux employés du CN possèdent leur propre maison à Palmerston et préfèrent vivre dans une petite ville plutôt que dans une grande agglomération.

A présent, ces gens vont travailler à Guelph, Stratford, Kitchener ou même à Toronto. Un service passagers à Southampton ou à Owen Sound ou aux deux endroits devrait passer par Palmerston, ce qui permettrait au moins à quelques cheminots de travailler dans leur propre ville.

J'ai une très brève motion des citoyens du troisième âge de notre ville dont je veux vous faire la lecture:

Nous aimerions vous informer qu'à la réunion ordinaire du lundi 15 mai 1972, du Senior Citizens Club de Palmerston composé de 90 membres, le mémoire ci-joint relatif au manque de transports publics a été approuvé à l'unanimité, et représente la pensée et les souhaits de tous nos membres. Par conséquent, nous serions heureux que vous preniez les mesures qui s'imposent, en nous accordant les mêmes droits relatifs au transport public minimal que ceux dont bénéficient la plupart de nos compatriotes.

Elle porte la signature du secrétaire du club. J'ajouterais que celui-ci est très actif. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Bridge.

Nous allons maintenant entendre M. Jackson Dunkin du Canton de Turnberry.

## [Texte]

**Mr. J. Dunkin (Councillor, Turnberry Township Council):** Mr. Chairman and hon. Members, the purpose of this brief is to point out to this hearing, the public and the railway officials the lack of maintenance and hazardous practices on the railway line in our area.

The railway involved is the CPR line running north and west from Harriston to Wingham and Teeswater, and in particular the twenty miles or so of track in the Townships of Culross and Turnberry.

The railway crossings in the townships are in a deplorable conditions with crossing planks cracked and broken and fill between rails washed away. Repair which consists only of replacing broken sections of this planking is of a very temporary nature and has not stood up to traffic.

The method of snowplowing which now is at a minimum with no winging leaves a trench at the crossing. At many crossings it is not possible to see an on-coming train except by standing in the middle of the track.

This train has no apparent scheduled runs and sometimes lies idle for weeks in the winter. This breeds lack of caution and has led to some accidents and many near misses.

Also it is the practice of this railway to disconnect trains at the Wingham Junction and run the engine only into Teeswater. The engine travels much faster and is not nearly as obvious as the whole train. There would appear to be no need for such a run as it would surely be known if a car was to be picked up and the hazard to the people using the roads is considerable.

Fence repairs are also at a minimum. Repairs have been made only after representations to members of both Houses of Parliament and the Federation of Agriculture. Surely it should not be necessary to go to such lengths to get a repair done. Also, the material used for such repairs is far below any reasonable fencing standard and therefore is of a very temporary nature. Cattle getting through these fences stray onto the roads and could cause very serious accidents particularly at night.

Weeds allowed to grow along this ringt-of-way are also very objectionable to farmers who try to keep their fields clean.

Cracked and rotting railways ties such that spikes are loose would appear to indicate a lack of maintenance to the track itself and possibly a hazard to the train crews. Surely such neglect is a considerable inconvenience to residents of this area and also a danger to their lives and should not be allowed to continue.

• 1652

There are hundreds of cattle and hundreds of tons of grain and other produce moved in and out of this area every year. Much of this would be moved by rail if this were a dependable means.

The type of inflexible rules which requires an engine to run a useless 10-mile run makes it impossible for a shipper to get products through in any reasonable time.

Therefore we demand that this railway either be put in proper repair or closed up before some serious accident results from present neglect.

Not only has this railway been allowed to deteriorate physically but it also does not keep up with ever-changing and demanding needs of transportation. One example is oil. During the past 20 years nearly all homes, both urban

## [Interprétation]

**M. J. Dunkin (conseiller, Canton de Turnberry):** Monsieur le président, messieurs les députés, le but de ce mémoire est de signaler aux membres du Comité, au public, et aux fonctionnaires des chemins de fer, le manque d'entretien et les pratiques dangereuses observées sur la voie ferrée dans notre région.

Il s'agit du parcours du Canadien Pacifique de Harriston à Wingham et Teeswater, notamment des quelque vingt milles de voie ferrée qui traversent les townships de Culross et Turnberry.

1. Les passages à niveau dans ces townships sont dans un état déplorable. Les planches sont fendues et brisées et le remblai entre les rails a été emporté par la pluie. Les réparations qui ont consisté à remplacer les morceaux brisés de ces planches sont de nature très provisoire et elles n'ont pas résisté à la circulation.

2. Le déblaiement des neiges, actuellement réduit au minimum, forme une touchée de chaque côté du passage à niveau. Dans plusieurs d'entre eux, on ne peut voir le train arriver qu'en se tenant au milieu de la voie ferrée.

3. Ce train ne semble pas avoir d'horaire et il reste parfois immobilisé pendant des semaines en hiver. Il en résulte des imprudences qui ont causé des accidents ou ont failli en causer.

4. Il arrive aussi sur cette voie ferrée que l'on détache les trains à la jonction Wingham et que l'on envoie la locomotive seule à Teeswater. Celle-ci va beaucoup plus vite et on la voit moins facilement que le train. Ce trajet ne semble pas nécessaire car on sait sûrement s'il faut aller prendre un wagon et les risques en sont grands pour les usagers des routes.

5. Les réparations des clôtures sont aussi réduites au minimum. Certains travaux n'ont été faits que sur la présentation d'instances aux députés de la Chambre des communes et aux membres de la Fédération de l'Agriculture. Il ne devrait certainement pas être nécessaire d'aller aussi loin pour faire faire des réparations. En outre, le matériel utilisé est bien inférieur aux normes habituelles et ces réparations sont donc de nature temporaire. Le bétail qui réussit à s'échapper s'aventure sur les routes et pourrait causer de très graves accidents surtout la nuit.

6. Les agriculteurs qui s'efforcent de maintenir leurs champs en état voient beaucoup d'inconvénients à ce qu'on laisse pousser les mauvaises herbes le long de la voie.

7. Les traverses sont fendues et pourries à tel point que les crampons ont du jeu. C'est une preuve que l'entretien

de la voie ferrée n'est pas suffisant et cela peut constituer un risque pour les équipes des trains. Cette négligence présente à n'en pas douter des inconvénients pour les habitants de la région et un danger pour leur vie et on ne devrait pas tolérer que cela continue.

Des centaines de têtes de bétail et des milliers de tonnes de céréales et d'autres produits sont expédiés chaque année dans la région et en dehors. Le gros de ce trafic pourrait se faire par chemin de fer si le service était adéquat.

Des règlements comme celui qui oblige à réaliser un parcours de 10 milles pour rien font qu'il est impossible pour un expéditeur de voir ses produits parvenir à destination à temps.



**[Text]**

and rural, have been heated by oil. Automobile gasoline requirements have doubled and tripled. Also., farmers now use tremendous amounts of oil for tractors and other machinery.

During this time this railway has partly phased out the hauling of oil and gasoline, and oil companies have moved their facilities away from the railways and use what surely must be the most expensive type of oil transport, the truck.

The CNR has rebuilt and lengthened a line to the base nuclear plant, built special trains and special terminals to unload, all to supply oil to this plant. Surely if this is economical, why then is it not economical to haul domestic oil on existing lines?

In our area we have the most expensive gasoline this side of North Bay and we wonder if the above is not the main reason.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Dunkin. We are open for questions now. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. What type of service was previously provided in your area, Your Worship, or whoever might care to answer that?

**Mr. Cherry:** All rail liner service went through our area.

**Mr. Williams:** Also through the Town of Seaforth. The last service through the Town of Seaforth was day liners.

**Mr. Skoberg:** When was that?

**Mr. Cherry:** That was until November 1970.

**Mr. Skoberg:** Have the various municipalities lodged a protest against this decision of the Canadian Transport Commission?

**Mr. Bridge:** Yes, they have. In fact a good many years ago we went to Wingham and tried to protest the discontinuance of the service.

**Mr. Skoberg:** After the decision of the Canadian Transport Commission to abandon that rail service, did your Council protest?

**Mr. Bridge:** Yes, they did.

**Mr. Skoberg:** When?

**Mr. Bridge:** By attending a hearing in Owen Sound and Guelph.

**Mr. Skoberg:** Did you protest after the decision of the Canadian Transport Commission?

**Mr. Bridge:** Not since it was taken off because we have been waiting for this meeting.

**[Interpretation]**

Nous demandons donc que cette ligne soit remise en état ou tout simplement abandonnée avant qu'un accident grave ne survienne.

Non seulement on a laissé les installations elles-mêmes du chemin de fer se détériorer, mais on a négligé de tenir compte des besoins changeants en matière de transport. Je vous cite comme exemple le pétrole et ses produits dérivés. Depuis au moins 20 ans, presque tous les logements, tant à la ville qu'à la campagne, sont chauffés au mazout. Les besoins d'essence pour les automobiles ont doublé et même triplé. Les cultivateurs eux-mêmes emploient de plus en plus d'huile pour leurs tracteurs et leurs machines.

Or, au cours de la même période, le chemin de fer a réduit sa capacité pour le transport du pétrole et de ses produits dérivés; les compagnies pétrolières elles-mêmes ne s'établissent plus près des lignes de chemin de fer, mais utilisent ce qui doit être le mode de transport le plus coûteux, le camion.

Le CN a remis en état et prolongé une ligne jusqu'à l'usine nucléaire, a conçu des trains spéciaux ainsi que des terminus de déchargement spéciaux afin de pouvoir l'approvisionner en pétrole. Si, pour l'usine, l'exploitation peut être économique, pourquoi ne l'est-elle pas lorsqu'il s'agit de transporter le pétrole destiné à l'usage domestique sur les autres lignes?

De ce côté-ci de North Bay, c'est dans notre région que l'essence est la plus chère, et nous commençons à nous demander si ce n'est pas là la raison.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Dunkin. Nous passons aux questions. Je cède la parole à monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président. Quel genre de service maintenait-on auparavant dans votre région, votre honneur ou messieurs les témoins?

**M. Cherry:** Tous les trains de ligne passaient par la région.

**M. Williams:** Et la ville de Seaforth. En dernier, la ville de Seaforth était desservie par des trains de jour.

**M. Skoberg:** C'était à quelle époque?

**M. Cherry:** Jusqu'en novembre 1970.

**M. Skoberg:** Les différentes municipalités ont-elles contesté la décision de la Commission canadienne des transports?

**M. Bridge:** Certainement. Il y a plusieurs années, nous nous sommes rendus à Wingham et avons protesté contre l'abolition du service.

**M. Skoberg:** Mais après la décision de la Commission canadienne des transports d'abandonner le service des trains, y a-t-il eu des doléances?

**M. Bridge:** Il y en a eu.

**M. Skoberg:** Quand?

**M. Bridge:** Lors des réunions de Owen Sound et de Guelph.

**M. Skoberg:** Mais avez-vous élevé des protestations après cela?

**M. Bridge:** Il n'y en a pas eu depuis; nous attendions cette réunion.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** Sir, you probably realize that we, a committee of the House of Commons, will make a recommendation. Hopefully it will be unanimous; hopefully it will be adopted by the House of Commons generally. But what bothers me somewhat is that after the decision, if the people directly involved have not protested that decision the job of our Committee is that much harder.

• 1657

**Mr. Williams:** Mr. Chairman, with respect to the question, may I say that I was present at Owen Sound when the Town of Seaforth and other towns in the area made their presentations, and the facts of life as far as transportation is concerned in the area were, I think, quite clearly presented at that time. When the decision of the Canadian Transport Commission was announced that removed the rail passenger service from this area it certainly appeared that we had done everything up to that time that we could in presenting the facts to the Commission. The attitude is that if they will not listen to the facts, what are they going to listen to, so why protest any further.

**Mr. Bridge:** Mr. Chairman, I would like to add that Mr. Howe is a Palmerston boy who sits in government, and I know he has protested every time he possibly could. I think you will stand behind me on that, Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Yes, and I have never stopped.

**Mr. Skoberg:** Even though I am not of Mr. Howe's political party, I would agree with you, sir, that he has protested at every opportunity, but the fact remains that the member of Parliament from the respective constituency also need the assistance of the people he is representing. It bothers me somewhat when we think of decisions that have been made, as my colleague Mr. Saltsman said this morning, and that we are looking at a situation where there is too much decision-making power vested in the Canadian Transport Commission and not enough in the members of Parliament. I am wondering whether or not—and you may not agree with me—you have missed the boat by saying that you should have service in the areas that you are concerned about right today.

**Mr. Cherry:** Mr. Chairman, is it not a fact that unless the National Transportation Act is changed and you can take this power away from the CTC that there is not too much that the ordinary man can do about it unless the government changes its policy.

**Mr. Skoberg:** There is a hell of a lot we can do about it if you keep screaming to beat heck.

**Mr. Cherry:** I have been screaming.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. We have all been screaming.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Skoberg. Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Thank you. I would think from the brief that has been presented by Mr. Williams of the Town of Seaforth that the Committee should be able to see very definitely now that adequate bus service has not been provided and also that the government should be able to see this too, if they are willing to look.

Mr. Williams, you say at the end of your brief that it might be the best solution to provide a faster bus service, once there is a partially-loaded or a fully-loaded bus, from the area of Huron County that you are from, but you are not discounting the fact that you would probably rather see a rapid rail service all the way through.

[Interprétation]

**M. Skoberg:** En tant que comité de la chambre des Communes, nous ferons des recommandations. J'espère qu'elles seront unanimes et que la Chambre les acceptera de façon générale. Ce qui rend la tâche du comité un peu délicate, cependant, c'est le fait que les intéressés eux-mêmes n'ont pas élevé de protestation.

**M. Williams:** Monsieur le président, j'étais à Owen Sound lorsque la ville de Seaforth, ainsi que les autres villes de la région, ont présenté leurs rapports et je crois que les faits ont été exposés très clairement en ce qui concerne les transports. Lorsque la Commission canadienne des transports a annoncé sa décision du supprimer les services de voyageurs dans cette région, il est apparu du façon certaine que nous avions fait tout notre possible pour exposer les faits à la commission. A notre avis, si les représentants de la commission n'écoutent pas les faits, il n'écouteront rien d'autre et il est inutile de protester davantage.

**M. Bridge:** Monsieur le président, je voudrais ajouter que M. Howe est originaire de Palmerston, qu'il siège au gouvernement et je sais qu'il a protesté chaque fois qu'il pouvait. Je crois que vous serez d'accord avec moi, monsieur Howe.

**M. Howe:** Oui, je l'ai toujours fait.

**M. Skoberg:** Bien que je n'appartienne pas au même parti politique que M. Howe, je sais qu'il a protesté à chaque occasion, mais il reste cependant que tout député d'une circonscription particulière a besoin d'être appuyé par les citoyens qu'il représente. Je m'inquiète des décisions qui ont été prises, comme M. Saltsman l'a dit ce matin, et du fait que la Commission canadienne des transports a trop de pouvoirs de décision, alors que les députés n'en ont pas assez. Vous n'êtes peut-être pas d'accord avec moi, mais je voudrais savoir si vous ne manquez pas de réalisme en demandant certains services dans les régions qui vous intéressent actuellement.

**M. Cherry:** Monsieur le président, n'est-il pas vrai qu'à moins que la Loi nationale sur les transports soit modifiée et que l'on supprime ce pouvoir à l'ACCT, il n'est pas possible de faire grand chose si le gouvernement ne modifie pas sa politique.

**M. Skoberg:** Nous pouvons faire beaucoup si nous protestons suffisamment fort.

**M. Cherry:** J'ai protesté.

**M. Skoberg:** Je vous remercie, monsieur le président. Nous avons tous protesté.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Skoberg. Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Je vous remercie. D'après le mémoire présenté par M. Williams au nom de la ville de Seaforth, je crois que le Comité se rendra compte qu'aucun service satisfaisant d'autobus n'a été prévu et que le gouvernement s'en rendra également compte, s'il est disposé à étudier la question.

Monsieur Williams, vous déclarez à la fin de votre mémoire que la meilleure solution, lorsque l'autobus est partiellement ou entièrement rempli, et peut-être de fournir un service d'autobus plus rapide dans la région du comté de Huron dont vous êtes originaire, mais vous ne négligez pas le fait que vous préféreriez un service rapide de chemin de fer pour tout le parcours.



[Text]

**Mr. Williams:** Oh, yes, I think this is certainly true. Our Council and the people in the town and in the surrounding area were very well served by the previously existing rail service, when there were two trains going to Toronto in the morning and two trains coming back, the last one at about 11:30 at night. You could go to Toronto in a reasonably short period of time and spend a reasonable time in the city of Toronto and get back the same day without having to spend money for overnight accommodation. I do not think there is any comparison with travelling on a train. Even the dayliner is more comfortable to travel the 135 miles to Toronto or even the 50 miles to London. It is more comfortable to travel by train, where you can get up and walk around and go to the washroom, if you need to, and get a drink, than it is to travel on a bus. This is particularly so for the older people in our community. I would think the convenience and comfort of travelling by train would certainly be much preferable to travelling by bus, even if the bus service was speeded up and you did not have to spend inordinately long periods of time to go relatively short distances.

• 1702

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman. I just wanted to make clear that they would prefer fast train service directly instead of the bus service.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McKinley. Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, Mr. Cherry made reference to findings in the United States on how they came to the conclusion that they had to do something about facilitating matters and moving passengers over there. I wonder if he could tell us something about that?

**Mr. Cherry:** I do not have the article here, Mr. Noble. There was quite a write-up concerning the Amtrak set-up. They realized that they had to get as many people off the highway as they could. They had this set-up of a co-ordinated system of rail passenger traffic that would take these people off the highways.

**Mr. Noble:** I wonder if you happened to read the same thing as I did, that the United States Department of Transportation has recommended a \$460 million program to improve high-speed rail transportation between Washington and Boston. Did you see that?

**Mr. Cherry:** No, that was not the article.

**Mr. Noble:** They are coming to the point of realizing that you have to do something in the way of supplying transportation to people to get some of the automobiles off the road and to get away from some of the pollution that the people are suffering there. I think we are coming to the same point.

I would like to make only one other observation, Mr. Chairman. The five men here and the other people referred to here today represent possibly the most concentrated population in the whole Dominion of Canada outside of the big cities and here we find ourselves being discriminated against in respect of passenger service. I think that should be put on the record.

[Interpretation]

**M. Williams:** Oui, c'est vrai. Notre conseil, les habitants de la ville, ainsi que ceux des environs, étaient très satisfaits du service de chemin de fer qui existait auparavant: il y avait deux trains pour Toronto le matin et deux trains qui revenaient le soir, le dernier arrivant vers 11 h. 30. Nous pouvions nous rendre à Toronto relativement rapidement, passer un temps raisonnable à Toronto et revenir le même jour sans avoir à payer de logement pour la nuit. Je crois qu'il n'y a pas de comparaison lorsque l'on voyage en train. Même l'autorail est plus confortable pour parcourir les 135 milles jusqu'à Toronto ou les 50 milles jusqu'à London. Il est plus confortable de voyager en train où l'on peut se déplacer, aller aux toilettes, acheter une boisson, que de voyager en autobus. C'est en particulier le cas des personnes âgées de notre communauté. Je crois que les avantages et le confort des voyages en train sont certainement préférables aux voyages en autobus, même si le service d'autobus était plus rapide et que les distances relativement courtes pouvaient se faire en peu de temps.

**M. McKinley:** Merci, monsieur le président. Je voulais simplement préciser qu'ils préféreraient être un service de train rapide direct, plutôt qu'un service d'autobus.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McKinley. Monsieur Noble.

**M. Noble:** Monsieur le président, M. Cherry a fait allusion à la façon dont on en est venu, aux États-Unis à penser qu'il fallait faire quelque chose pour faciliter le transport des voyageurs là-bas. Pourrait-il nous en parler encore?

**M. Cherry:** Je n'ai pas l'article avec moi, monsieur Noble. On a beaucoup parlé du programme Amtrak. On avait constaté qu'il fallait dans la mesure du possible éloigner des grandes routes le plus grand nombre possible de personnes. On a donc établi un réseau coordonné de trains de voyageurs, qui permettrait de retirer ces personnes de la route.

**M. Noble:** Je me demande si vous avez lu le même texte que moi, où il était dit que le département des transports des États-Unis avait proposé un programme de 460 millions de dollars en vue d'améliorer le transport ferroviaire rapide entre Washington et Boston. Avez-vous vu cet article?

**M. Cherry:** Non, ce n'est pas l'article que j'ai lu.

**M. Noble:** On commence à se rendre compte qu'il faut faire quelque chose pour assurer le transport des gens, tout en diminuant le nombre des automobiles sur les routes, et en réduisant les effets de la pollution dont les gens souffrent. Je crois que nous en venons tous à comprendre cela.

J'aimerais faire une autre remarque, monsieur le président. Les cinq personnes qui sont ici et les autres qui ont été mentionnées aujourd'hui représentent probablement les endroits où l'on retrouve la plus grande densité de population de tout le Canada, à l'exception des grandes villes, et nous faisons face à une discrimination en ce qui concerne le service aux voyageurs. Je crois qu'il faudrait porter cela au compte rendu.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Are there any other questions?

**Mr. Howe:** I have a further question, Mr. Chairman . . .

**The Vice-Chairman:** Mr. Howe and then Mr. Hales.

**Mr. Howe:** . . . for any of the elected representatives here and probably Mr. Ross, as representative of MODA. Did the committee of the Canadian Transport Commission go to your organization and ask any questions about the adequacy of the bus service in the area? Any one of you gentlemen.

**A Witness:** No.

**Mr. Howe:** This shows that that was not a very good survey made by the Canadian Transport Commission when they did not go to any of the elected representatives or any of the organizations involved in Western Ontario to find out whether the thing on which the decision was made that there was adequate bus service to look after the people. Here we go out and make a survey after we present the motion in the Committee and they do not go to the people who are responsible, the elected representatives. I think it is a terrible situation.

**The Vice-Chairman:** Thank you Mr. Howe. Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, I would like to make an observation. As far as Guelph is concerned, I know that it has been a great economic loss to the City of Guelph since the passenger trains have been cut off to the North. Guelph used to count on a great deal of trade coming from the North, particularly in the retail section and I am sure statistics will prove that that trade is not coming into Guelph as it used to when they had the train facilities. From the economic standpoint alone, let alone the social aspect, this whole transportation system has to be improved in the Midwestern Ontario region, both, as I say from an economic and a social aspect.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

This completes the hearing of these briefs and I would like to thank Mr. Ross, Mr. Cherry, Mr. Williams, Mr. Bridge and Mr. Dunkin for coming here today and presenting the briefs. Thank you very much.

Gentlemen, we have a copy of a brief here from the Town of Fergus and I would like to order that the brief of the Town of Fergus be printed as an appendix. Are all agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. We now have Mr. Hugh Edighoffer, M.P.P. for the riding of Perth.

• 1707

**Mr. Hugh Edighoffer (M.P.P., Perth County):** Mr. Chairman and members of the Committee, I realize that you are used to working until at least 6 o'clock every day, sometimes a little later, so I certainly appreciate the time you have taken to be here.

I have prepared a few remarks and I know you have listened to many comments from the different municipalities in this area regarding the inadequate facilities. I must say I have taken a somewhat different attitude and I will try to point out in this brief how the step to remove passenger service will affect our area in the future. I also

[Interprétation]

**Le vice-président:** Est-ce que quelqu'un a d'autres questions à poser?

**M. Howe:** J'aurais une autre question, monsieur le président . . .

**Le vice-président:** M. Howe a la parole, et ensuite M. Hales pourra parler.

**M. Howe:** . . . à l'un des représentants élus et probablement aussi à M. Ross, qui représente MODA. Est-ce que le Comité de la Commission canadienne des transports a approché votre organisme pour lui poser des questions au sujet du service d'autobus de la région?

**Un témoin:** Non.

**M. Howe:** Cela prouve que l'enquête faite par la Commission canadienne des transports n'était pas très bonne, puis qu'elle n'a pas approché de représentants élus ni d'organisations intéressées dans l'ouest de l'Ontario afin de s'enquérir au sujet du facteur sur lequel elle fondait sa décision, c'est-à-dire le fait qu'il y avait un service d'autobus suffisant pour répondre aux besoins de la population. Après avoir présenté la motion au Comité, on entame une enquête, et l'on ne questionne pas les gens responsables, c'est-à-dire les représentants élus. Je crois que c'est très dommage.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Howe. Monsieur Hales.

**M. Hales:** Monsieur le président, j'aimerais faire une observation. Je sais que la cité de Guelph a subi de grandes pertes économiques depuis qu'on a supprimé les trains de voyageurs au Nord. Une grande partie du commerce, et plus particulièrement dans le secteur du détail de Guelph venait du Nord, et je suis certain que les statistiques démontreront que ce commerce, à Guelph, n'est plus aussi rentable que lorsqu'il y avait un service ferroviaire. Il faut admettre que tout le système de transports doit être amélioré dans le centre-ouest de l'Ontario, autant pour des raisons d'ordre social qu'économique.

**Le vice-président:** Merci beaucoup.

Ceci termine l'audition de ces mémoires. J'aimerais remercier MM. Ross, Cherry, Williams, Bridge et Dunkin d'être venus aujourd'hui présenter leurs mémoires. Merci beaucoup.

Messieurs, nous avons ici une copie d'un mémoire présenté par la cité de Fergus, et j'aimerais demander que ce mémoire soit imprimé en appendice. Êtes-vous tous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Nous entendrons maintenant M. Hugh Edighoffer, député provincial du comté de Perth.

**M. Hugh Edighoffer (député provincial, comté de Perth):** Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je crois comprendre que vous avez l'habitude de siéger, tous les jours jusqu'à six heures au moins, et quelquefois un peu plus tard, alors je vous remercie du temps que vous passez ici.

J'ai préparé quelques remarques et je sais que vous avez entendu plusieurs observations de la part des représentants de différentes municipalités de la région au sujet des moyens de transport insuffisants. Je dois dire que j'ai adopté une attitude quelque peu différente, et je vais



## [Text]

have a few comments from constituents of mine in the Perth riding.

I wish, first of all, of course to express my sincere appreciation to the Chairman and the members for this opportunity to appear before you to express not only the views of myself but those of my constituents with regard to the lack of public transportation in this part of the province.

Having attended the hearing in 1970 in Guelph before the Canadian Transport Commission, I was most disturbed by the ruling handed down that permitted passenger train service in this area to be discontinued. If you were to stand here in Stratford and face the northwest, which is in this direction, hold out your arms, forming a 90 degree angle, and extend imaginary lines to Lake Huron and Georgian Bay, these lines would form the boundaries of an area which is completely cut off from adequate public transportation. The first step has been taken and we find the next step now commencing, that is the removal of the agents and the station buildings.

One reason I continue my concern is that the next step could be the rail rights-of-way. I noticed in the *Listowel Banner* an editorial on January 31, 1972, and I quote:

Public transportation in this area is virtually non-existent. It is a little difficult for people here to get steamed up about low fares across the Atlantic, or a multi-billion dollar shuttle service in outer space when they have difficulty in visiting friends and relations 50 and 100 miles away. Meanwhile we have deserted coaches falling apart in some old train graveyard and rails rusting in the sun—rails on land which were given to our railways in return for transportation service from coast to coast for Canadians. Somewhere along the line, we've been derailed. The railways still have their land—thousands of acres of it, but the people have long since forgotten about hopping the daily train to go shopping or visiting in some town down the line.

The reason I quoted the *Listowel Banner* is to add emphasis to my fear that eventually the rights-of-way will be discarded. As suggested in the editorial, when the rails get rusty this could mean scrapping the remains and the over-all conclusive decision could have disastrous effects on the northern part of Western Ontario.

The main reasons for the ruling handed down by the Canadian Transport Commission on November 1, 1970, included such information that alternative bus service existed and the passenger trains were losing money. Many submissions have been made to this group in respect of the present transportation facilities and I know they are very adequate. I also know that my colleague, Mr. Murray Gaunt, the member of the Legislature for Huron Bruce, will be presenting to you tomorrow some documented evidence showing the inadequacy of these facilities, so I will not duplicate it, thus saving the time of the Committee.

Good public transportation is an essential service which is a basic need for any community, or group of communities, if they wish to enjoy progress. In Ontario, if good transportation facilities are not available in all parts of southern Ontario, we, who work in the public sphere,

## [Interpretation]

essayer de faire souligner dans ce mémoire la façon dont l'interruption du service voyageur affectera notre région dans l'avenir. J'ai également quelques observations à vous transmettre de la part de mes commettants du comté de Perth.

Je voudrais d'abord, bien sûr, remercier sincèrement le président et les membres du Comité de me permettre de vous exprimer non seulement mes propres opinions mais aussi celles de mes commettants en ce qui a trait au manque de transports publics dans cette province.

J'ai assisté à l'audience publique tenue à Guelph en 1970 par la Commission canadienne des transport, et j'ai été des plus bouleversés par la décision rendue, qui permettait l'interruption du service voyageur de trains dans cette région. Si, à Stratford on se tourne vers le nord-ouest, qui est dans cette direction, et que l'on étende ses bras pour former un angle de 90°, en traçant des lignes imaginaires en direction du Lac Huron et de la Baie Georgian, ces lignes représenteraient les limites d'une région totalement privée de transports publics appropriés. On a déjà fait un premier pas, et nous voyons maintenant commencer le second, qui consiste à renvoyer les représentants et à fermer les stations de chemin de fer.

Ce qui me préoccupe encore plus, c'est de savoir que la prochaine étape pourrait être la suppression du droit de passage sur les voies ferrées. J'ai remarqué un éditorial du 31 janvier 1972, dans le *Listowel Banner*, et je cite:

Le transport public dans la région est pratiquement inexistant. Il est assez difficile pour ces gens de s'enthousiasmer pour les prix modiques des traversées de l'Atlantique, ou pour un service de navette dans l'espace d'une valeur de plusieurs milliards de dollars quand ils peuvent difficilement rendre visite à des parents et amis dans un rayon de 50 ou 100 milles. Entre temps, il y a des wagons de passagers vides qui tombent en pièces dans quelque vieux cimetière de trains et des rails qui rouillent au soleil, des rails installés sur des terres qui ont été données à nos compagnies de chemin de fer en retour d'un service de transport d'un océan à l'autre pour les Canadiens. On a déraillé quelque part en route. Les compagnies de chemin de fer possèdent toujours leurs terres, des milliers d'acres, mais les gens ont oublié depuis longtemps ce que c'est que de sauter dans le train quotidien pour aller faire des emplettes ou rendre des visites dans quelques villes situées le long de la ligne des chemins de fer.

Si j'ai cité le *Listowel Banner*, c'est pour qu'on comprenne mieux ma crainte de voir les droits de passage supprimés un jour. On dit dans l'éditorial que les rails rouillent, et cela pourrait signifier que l'on mettrait les restes au rancart, et que la décision finale pourrait avoir des effets désastreux sur la partie septentrionale de l'ouest de l'Ontario.

Pour appuyer la décision rendue par la Commission canadienne des transport le premier novembre 1970, on a avancé des renseignements selon lesquels un service d'autobus existait, et que les trains de voyageurs fonctionnaient à perte. On a présenté à ce groupe plusieurs documents très pertinents au sujet des moyens de transport actuels. Je sais également que mon collègue, M. Murray Gaunt, député de l'Assemblée législative pour le comté de Huron Bruce, vous présentera demain des documents prouvant l'insuffisance de ces moyens de transport; alors

## [Texte]

should consider ourselves unsuccessful. If these facilities are confined to certain areas, we are only promoting extensive growth in a few favoured areas.

• 1712

A few years ago, a statement was issued by the United States National Commission on the Causes and Prevention of Violence, of Violent Crimes, Homicide, Assault, Rape, and Robbery. The findings of this commission are so shattering as to compel one to say it cannot be true. But what they say is true, and in Canada we had better start paying attention.

These are just a sample of what the commission predicts for the cities in the United States, and I quote:

The way in which we have so far chosen to deal with the deepening problem of violent crime in our large centres begins to revise the future shape of our cities. In a few more years, *lacking effective public action*, this is how these cities will likely look:

Central business districts in the heart of the city, surrounded by mixed areas of accelerating deterioration, will be partially protected by large numbers of people shopping or working in commercial buildings during day-time hours, plus a substantial police presence, and will be largely deserted except for police patrols during night-time hours.

High rise apartment buildings and residential compounds protected by private guards and security devices will be fortified cells for upper-middle and high-income populations living at prime locations in the city.

High speed, patrolled expressways will be sanitized corridors connecting safe areas, and private automobiles, taxicabs, and commercial vehicles will be routinely equipped with unbreakable glass, light armour and other security features.

Streets and residential neighbourhoods in the central city will be unsafe in differing degrees and the ghetto slum neighbourhoods will be places of terror with wide-spread crime. Perhaps entirely out of police control during night-time hours. Armed guards will protect all public facilities such as schools, libraries, and playgrounds in these areas.

Individually and to a considerable extent unintentionally, we are closing ourselves into fortresses when collectively we should be building the great, open, humane city-societies of which we are capable."

And that is the end of the quote.

Now I quoted this action of the report because I am concerned that we in this province and country may end up with only a few such fortresses and the majority of the people will be forced to live in such an environment as I described. This is now close to reality in the country to the south of us and it could happen here before many years go by.

This may seem to you and members of the Committee rather far-fetched. I hope not, because I feel that transpor-

## [Interprétation]

pour économiser le temps du Comité, je vais éviter de répéter ce que d'autres ont dit ou diront.

Toute collectivité, tout groupe de collectivités ont besoin de transports publics convenables pour pouvoir progres-

ser. Si toutes les régions du sud de l'Ontario, ne possèdent pas de moyens de transport convenables, nous, les person-nages publics de l'Ontario, devrions considérer que nous avons manqué à notre devoir. Si ces services sont limités à certaines régions, nous ne favorisons la croissance que de certaines régions privilégiées.

Il y a quelques années, la United States National Commission on the Causes and Prevention of Violence, of Violent Crimes, Homicide, Assault, Rape and Robbery a publié un rapport. Les constatations de cette commission sont si bouleversantes qu'elles sont difficiles à croire. Mais ce que la commission a révélé est vrai et vous ferions mieux d'y accorder plus d'attention.

Ce ne sont que des exemples de ce que la commission a prédit pour les villes américaines. Je cite:

La façon dont nous avons, jusqu'à maintenant, fait face au problème grandissant des crimes avec violence dans nos grandes agglomérations, commence à chan-ger l'aspect futur de nos villes. Dans quelques années, si aucune mesure officielle d'envergure n'est prise, voilà l'aspect qu'auront les villes:

Les quartiers d'affaires du centre de la ville, entourés de zones dont la détérioration s'accélère, seront partiellement protégés, le jour, par les personnes qui font des courses ou travaillent dans des édifices commerciaux, au milieu de policiers, et la nuit seuls circuleront des patrouilles de police.

Les gros immeubles à appartements et les complexes résidentiels, protégés par des gardiens privés et des dispositifs de sécurité, seront des cellules fortifiées pour les personnes qui auront un revenu supérieur à la moyenne ou très élevé et qui habiteront les meilleurs établissements de la ville.

Les routes à circulation rapide, patrouillées, seront des corridors sains conduisant à des secteurs sans danger. Les voitures de particuliers, et les taxis seront tous munis de vitres incassables, d'un blindage léger et d'autres dispositifs de sécurité.

Les rues et les secteurs résidentiels des principales villes seront plus ou moins sûrs, et les impasses des ghettos seront des endroits de prédilection pour les crimes et la terreur. Ils ne seront peut-être pas surveillés du tout par la police. Des gardes armés protégeront les installations publiques telles que les écoles, les bibliothèques et les terrains de jeux de ces secteurs.

Sans s'en rendre compte, chacun d'entre nous s'enfermera dans une forteresse au lieu de construire avec les autres la grande société urbaine ouverte et humaine que nous sommes capables d'ériger.

Ici se termine la citation.

J'ai cité cette partie du rapport parce que je crois que, dans cette province, dans ce pays, nous ne pourrions construire que quelques forteresses et la majorité de la population devra vivre dans un milieu semblable à celui que je viens de décrire. Cette situation existe presque déjà aux États-Unis et il se pourrait que nous connaissions la même chose d'ici peu.

Cela peut vous sembler, ainsi qu'aux députés, quelque peu tiré par les cheveux. J'espère que non, car je crois que



**[Text]**

tation is one of the basic needs that must be available for all the citizens in this great country.

I suspect the main reason we are now left stranded with poor service, as was stated in the Listowel brief earlier today, is because the people it hits hardest are those packing the smallest clout—the senior citizens and those who cannot afford to buy a car. As a politician, and I feel all politicians particularly, should try to satisfy best the basic needs of 100 per cent of the people.

In the last 12 months, I have received many letters from my constituents expressing their concern at and objections to the lack of transportation services. I have taken the liberty of choosing a few of these letters and attaching them to this brief for the perusal of the Committee, at your convenience.

Encompassed in these letters, you will find individuals who state as follows:

"We are all tax-paying citizens, deserving equal treatment as other fellow Canadians."

"I am a widow and can't drive a car. My family and relatives live elsewhere."

"We don't drive a car and it isn't easy to travel to Stratford to take or meet a train."

"I moved to Listowel from Windsor in August, 1970. Had I known I would have this "cut off from the world" feeling, I would not have moved here."

Mentioned before was the brief from the Senior Citizens Club in Palmerston which comprised 90 members and they stated:

Bus service is very inferior and non-existent in most centres.

• 1717

Another one said it seems to be a case of the railways just ignoring the small communities. Another letter, which is attached, outlines how a person can get from the north end of the riding, which is Listowel, to Toronto by bus with a four-hour time limit in Toronto to do business. Of course two hours of this is over the lunch hour.

I have tried to be as brief as possible in presenting these few comments. I thank you very much Mr. Chairman and members of the Committee for allowing me to make these few comments and I strongly urge you, as a Committee, to do all in your power to reactivate rail passenger services. If this is done, it will undoubtedly be beneficial to this and many other areas.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, I wonder if Mr. Edighoffer could tell us as a member of the Provincial Legislature if he has brought this up in the Provincial House?

**Mr. Edighoffer:** It has been discussed during the estimates of the now Ministry of Transportation and Communication. I have had several communications from Mr. Cherry, who I see is just leaving, I have distributed it to all members of the Legislature and we received considerable correspondence in support of a passenger service.

**[Interpretation]**

le transport est un besoin important qui doit être disponible à tous les citoyens de notre vaste pays.

Je suppose que la principale raison du mauvais service dont nous souffrons, comme le mentionnait le mémoire de Listowel que nous avons lu plus tôt, c'est que les gens qui sont les plus touchés n'ont pas d'influence, à savoir les gens âgés et ceux qui ne peuvent se payer une automobile. Comme politicien, je crois que tous les politiciens doivent viser à satisfaire les besoins primordiaux de toute la population sans exceptions.

Au cours des 12 derniers mois, j'ai reçu plusieurs lettres de mes électeurs qui m'exposaient leurs préoccupations et se plaignaient du manque de services de transport. J'ai pris la liberté d'en choisir quelques unes et de les joindre au mémoire pour que les membres du comité puissent les lire à leur guise.

Parmi ces lettres, vous trouverez des phrases comme celles-ci:

«Nous sommes tous des contribuables qui méritons les mêmes égards que ceux qui sont accordés aux autres canadiens.»

«Je suis veuve et je ne peux pas conduire une voiture. Ma famille et mes amis vivent ailleurs.»

«Nous n'avons pas de voiture et il est difficile de se rendre à Stratford pour prendre le train ou y accueillir quelqu'un.»

«J'ai quitté Windsor en août 1970 pour venir m'installer à Listowel. Si j'avais su que j'aurais été coupé du monde, je n'aurais pas déménagé.»

On a parlé du mémoire du Senior Citizens Club (Club de l'âge d'or) de Palmerston qui comprend 90 membres. On y lisait:

Le service d'autobus est moins bon et il est inexistant dans la plupart des centres.

Un autre a dit qu'il avait l'impression que les sociétés de chemin de fer fermaient les yeux sur les besoins des petites municipalités. Une autre lettre, annexée au mémoire, indique qu'une personne peut partir du nord de la circonscription, c'est-à-dire de Listowel et aller à Toronto en autobus et ne disposer que de quatre heures pour régler ses affaires. Évidemment, deux de ces heures couvrent la période du déjeuner.

J'ai essayé de présenter ces quelques observations d'une manière aussi brève que possible. Je vous remercie, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, de m'avoir permis de faire ces remarques et je prie instamment le Comité de faire tout son possible en vue du rétablissement du service-voyageurs. Si cela se fait, cette région, ainsi que plusieurs autres, sauront sûrement en tirer profit.

**Le vice-président:** Merci. Monsieur McNulty.

**M. McNulty:** Monsieur Edighoffer pourrait-il nous dire s'il a soulevé cette question à l'Assemblée législative?

**M. Edighoffer:** Il en a été question lors de l'étude des prévisions budgétaires de l'actuel ministère des Transports et des Communications. J'ai été à de nombreuses reprises en rapport avec monsieur Cherry, qui part à l'instant, et j'en ai fait part à tous les députés de l'Assemblée législative. Nous avons en outre reçu beaucoup de lettres qui demandaient que le service-voyageurs soit maintenu.

## [Texte]

**Mr. McNulty:** Can you tell us if the provincial government, if you are able to, has made any request to Ottawa with regard to the lack of passenger rail service in the area?

**Mr. Edighoffer:** The only documentation I could get for you would be the correspondence from the Minister, Mr. MacNaughton, and now the Minister, Mr. Carton, who have said in their correspondence that they have made representation here.

**Mr. McNulty:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, Mr. Edighoffer, would you please tell me, I am not from this province, what political party you belong to?

**Mr. Edighoffer:** I belong to the Liberal Caucus at Queen's Park in Toronto.

**Mr. Skoberg:** Thank you. Were you supplied with a copy of the brief that was presented to us at London yesterday insofar as the Government of Ontario is concerned?

**Mr. Edighoffer:** No, I was not.

**Mr. Skoberg:** Really then you are not in a position to comment on the contents of that particular brief. Do you have any direct observations to make on a national transportation policy, including the area that you represent and including Canada as a whole?

**Mr. Edighoffer:** I do not think I would be prepared to make a statement on a national policy. I tried in my brief to state what I felt would be coming in the future if we promoted, as I stated earlier, fortresses, just a few fortresses -hich are our cities, I guess. I think we have to be careful of this in the future and I am somewhat concerned that if we only allow highway transportation to continue, this will certainly happen.

**Mr. Skoberg:** In your opinion—I will use maybe a little other than Parliamentary language—do you think the area that you are representing right now is getting somewhat "screwed" insofar as transportation policy is concerned?

**Mr. Edighoffer:** Since the discontinuance of passenger service I would say they have been very inadequately serviced, yes.

**The Vice-Chairman:** Better language Mr. Skoberg.

• 1722

**Mr. Skoberg:** Have you as an individual and an M.P.P. objected to the curtailment and abandonment of passenger service in Ontario?

**Mr. Edighoffer:** Yes, I was at the hearing in Guelph in 1970.

**Mr. Skoberg:** Since then, have you done anything at all?

**Mr. Edighoffer:** No, I have not because I felt that thiy was a federal matter.

**Mr. Skoberg:** I appreciate your position in trying to deal with a federal matter. I am wondering if the caucus of your party would not be well advised to take great exception to the abandonment in this particular area of the Province of Ontario.

## [Interprétation]

**M. McNulty:** Êtes-vous en mesure de nous dire si le gouvernement a fait une demande à Ottawa en ce qui a trait à l'absence de service-voyageurs dans cette région?

**M. Edighoffer:** Les seuls documents que je pourrais vous remettre pour le moment seraient la correspondance émanant de monsieur MacNaughton, et du ministre actuel, monsieur Carton, qui nous disent dans leurs lettres qu'ils sont intervenus ici.

**M. McNulty:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Puisque je ne suis pas de cette province, monsieur Edighoffer pourrait-il me dire à quel parti politique il appartient?

**M. Edighoffer:** Je fais partie du Comité électoral du Parti libéral de la province d'Ontario.

**M. Skoberg:** Merci. Vous a-t-on remis un exemplaire du mémoire qui nous a été présenté hier, à London, sur le point de vue du gouvernement provincial?

**M. Edighoffer:** Non.

**M. Skoberg:** Vous n'êtes sûrement pas en mesure alors de faire des observations sur la teneur de ce mémoire. Avez-vous des remarques directes à formuler au sujet d'une ligne de conduite nationale relative aux transports, pour la région que vous représentez et pour l'ensemble du Canada?

**M. Edighoffer:** Je ne pense pas être prêt à faire un exposé sur une ligne de conduite nationale. J'ai essayé dans mon mémoire d'établir ce que nous réserve l'avenir si, comme je l'ai dit plus tôt, nous favorisons l'établissement de forteresses, celles que constituent nos villes. Je pense qu'il faudra porter attention à cette question à l'avenir et qui me paraît sombre si seul le transport routier se développe.

**M. Skoberg:** Pour employer un langage différent du langage parlementaire, selon vous, la région que vous représentez maintenant se fait-elle en quelque sorte «fourrer» sur la question des moyens de transport?

**M. Edighoffer:** Depuis la suppression du service-voyageurs, je dirais que le service laisse beaucoup à désirer.

**Le vice-président:** Surveillez votre langage, monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** En tant qu'individu et que député, vous êtes-vous élevé contre la réduction ou l'abandon du service-passagers en Ontario?

**M. Edighoffer:** Oui, j'assistais à l'audience de Guelph en 1970.

**M. Skoberg:** Depuis, qu'avez-vous fait?

**M. Edighoffer:** Rien, car c'était à mon avis une question du ressort fédéral.

**M. Skoberg:** Je vous comprends. Je me demande si le caucus de votre parti ne devrait pas faire une exception concernant l'abandon de ces services dans cette région de la province d'Ontario.



[Text]

**Mr. Edighoffer:** I think they should give it consideration as they did at the hearing in Guelph in 1970. That is one reason why I am here today.

**Mr. Skoberg:** You will agree with me, as Mr. Saltsman said earlier on, that we have created the Canadian Transport Commission and have taken this out of the hands of the members of Parliament and out of the hands of the public. You and I, being politicians, know what the people think, believe and want, hopefully; but unfortunately, bodies such as the Canadian Transport Commission are really not that much concerned with how their decisions might affect the people in our areas. Do you think we should go back to the other system, where the politicians do have something to say in so far as the decision-making process is concerned?

**Mr. Edighoffer:** I would say that it would be the duty of this Committee, at the federal level, to make that decision. I certainly make those decisions at the provincial level.

**Mr. Skoberg:** Do you believe that there should be more consultation between federal and provincial representatives of the various constituencies in so far as this type of decision-making process is concerned?

**Mr. Edighoffer:** I stated in my brief that I felt that transportation was one of the basic needs for all of Canada to progress, and naturally I think all bodies should work together.

**Mr. Skoberg:** You would like to have more say in transportation policy in your area.

**Mr. Edighoffer:** Yes.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Skoberg. Are there any other questioners? Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, I wonder if it would be proper for me to put a question to Mr. Skoberg, through you.

**The Vice-Chairman:** Oh, I do not see why you cannot.

**Mr. Hales:** Mr. Skoberg, you represent Moose Jaw in the Province of Saskatchewan. I would like to ask about the train connections in your area, I suppose from Moose Jaw to Saskatoon or in that general area. I would like to know if you have an area of population similar to this area that has had its passenger trains taken off.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I love that question! No. we have not. There have been numbers and numbers of discontinuances in the area that I come from, Mr. Chairman, the Moose Jaw federal constituency. But at the same time the numbers of people—and I am sure this is what Mr. Hales was saying—that have been affected in the areas we have visited this week by straight abandonment and curtailment of passenger service is not at all the same as what we have had out our way.

• 1727

**Mr. Hales:** In other words, if this abandonment had taken place in your province, serving the same population that it serves here, you would have been amazed at the discontinuation?

[Interpretation]

**M. Edighoffer:** Je pense qu'on pourrait étudier cette question comme nous l'avons fait lors des audiences de Guelph en 1970. C'est une des raisons pour lesquelles je suis ici aujourd'hui.

**M. Skoberg:** Vous conviendrez avec moi, comme le disait M. Saltsman, que nous avons créé la Commission canadienne des transports et enlevé ces pouvoirs des mains des députés du Parlement et de celles du public. Étant vous et moi hommes politiques, nous savons je l'espère ce que les gens pensent, croient et désirent; mais malheureusement, des organismes comme la Commission canadienne des transports ne se préoccupent pas beaucoup des conséquences de leurs décisions pour le public de nos régions. Croyez-vous que nous devrions revenir à l'ancien système où l'homme politique avait quelque chose à dire au niveau de la prise des décisions?

**M. Edighoffer:** Je dirais que ce Comité a le droit de prendre cette décision au niveau fédéral. Je prends moi ce genre de décisions au niveau provincial.

**M. Skoberg:** Croyez-vous qu'il devrait y avoir plus de consultations entre le gouvernement fédéral et les représentants du gouvernement provincial des diverses circonscriptions pour ces prises de décisions?

**M. Edighoffer:** Dans mon mémoire, j'ai mentionné que les transports étaient à mon avis un des besoins fondamentaux si nous voulons que tout le Canada progresse et je crois naturellement que tous les organismes devraient travailler ensemble.

**M. Skoberg:** Aimerez-vous pouvoir dire ce que vous avez à dire à propos de la politique en matière de transports dans votre région?

**M. Edighoffer:** Oui.

**M. Skoberg:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Skoberg. Avez-vous d'autres questions? Monsieur Hales.

**M. Hales:** Monsieur le président, je me demande si le règlement me permet de poser une question à M. Skoberg par votre intermédiaire.

**Le vice-président:** Je ne vois pas pourquoi vous ne pourriez pas.

**M. Hales:** Monsieur Skoberg, vous représentez Moose Jaw de la province de la Saskatchewan. Je voudrais vous parler des correspondances ferroviaires dans votre région, de Moose Jaw à Saskatoon ou dans ce district. J'aimerais savoir si la répartition de la population y est semblable à celle de cette région-ci qui vient de perdre ses trains.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'apprécie cette question. Non, elle n'est pas semblable. Il y a eu un nombre considérable d'abandons de service dans la région d'où je viens, monsieur le président, la circonscription fédérale de Moose Jaw. Mais par ailleurs le nombre de personnes—et je suis certain que c'est ce que M. Hales voulait dire—qui ont subi les répercussions des suppressions de service passager dans les régions que nous avons visitées cette semaine, ne se comparent pas à celui que nous avons chez nous.

**M. Hales:** Autrement dit si cette suppression avait eu lieu dans votre province pour le même genre de population desservie ici, vous en auriez été vraiment surpris?

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** We would not only be amazed; we would be bloody horrified.

**Mr. Hales:** What train connections have you out of Moose Jaw now, for instance.

**Mr. Skoberg:** Naturally, we have a transcontinental connection with the Canadian Pacific. We have no Canadian National other than a feeder service into Moose Jaw, and no passenger traffic service from Regina. Unfortunately, I do not mention Regina too often; I come from Moose Jaw.

But we are on a transcontinental service and what bothers me so much, when I hear the briefs that have been presented before us, is that they seem to devote them entirely to local service. But it is not only local service, it is service for people who would like to travel across our nation. I am well aware of the fact—Mr. Hales has made this point—that you cannot bloody well get on a transcontinental service, whether it be CP or CN. They have deliberately downgraded the service, and they have deliberately taken off cars so that people in Canada cannot travel by rail if they want to travel. It is a real problem.

**Mr. Hales:** Thank you, Mr. Chairman. I have made my point.

**Mr. Howe:** Mr. Edighoffer, in reply to a question from Mr. Skoberg you indicated that you had not made any speeches particularly in the provincial legislature in connection with this problem?

**Mr. Edighoffer:** I said it was not discussed in the legislature except under the estimates of the Department of Transportation and Communication. Other members have in their...

**Mr. Howe:** Was that in Committee or on the floor of the House.

**Mr. Edighoffer:** That was in Committee on the floor of the House.

**Mr. Howe:** I would suggest that you emulate the example of the former member who made speech after speech in the provincial legislature criticizing the transportation program being carried on by the CNR.

I was rather interested in your remarks about the meeting in Guelph, the reason being that in the decision handed down by the Canadian Transport Commission there is a paragraph which says:

None of the evidence convinces us that the actual losses incurred could not be substantially reduced by changes in equipment assignment and by providing more convenient and more suitable service based on surveys, using modern methods, of the requirements of passengers, both actual and potential.

This is what we have been talking about all the time—that if they upgraded their service they would be able to get more passengers and they would have more people happy. And this was the reason the Canadian Transport Commission gave to repay the service from Guelph to Toronto. Do you not agree if they had sent this to the railroads with regard to the other six services before they cut them off, it would have been a better approach to the whole problem.

• 1732

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Nous n'aurions pas seulement été surpris nous aurions plutôt été horrifiés.

**M. Hales:** Quelles sont les services de chemin de fer dont vous disposez à l'heure actuelle à Moose Jaw?

**M. Skoberg:** Naturellement nous pouvons prendre la correspondance du transcontinental du CP. Nous n'avons aucun service du CN sauf un train de marchandises à destination de Moose Jaw et aucun service de passagers en provenance de Regina. Malheureusement je ne mentionne pas Regina assez souvent car je viens de Moose Jaw.

Mais si nous pouvons utiliser le service transcontinental, ce qui me préoccupe, lorsque j'entends les mémoires qui vous ont été présentés, c'est qu'il semble se consacrer entièrement à la desserte locale; or il ne s'agit pas seulement d'un service local mais d'un service pour les gens qui voudraient voyager d'un bout à l'autre du pays. Je sais très bien, et c'est M. Hales qui a soulevé cette question, que l'on ne peut faire partie d'un service transcontinental que ce soit par le CP ou le CN. Ces deux compagnies ont délibérément diminué la qualité de leurs services et elles ont délibérément éliminé des wagons, de sorte que les Canadiens ne peuvent plus voyager en train comme ils le désirent. C'est là un problème réel.

**M. Hales:** Merci, monsieur le président j'ai présenté mes arguments.

**M. Howe:** Monsieur Edighoffer, en réponse à une question posée par monsieur Skoberg, vous avez déclaré que vous n'aviez pas fait spécialement de discours sur ce problème, devant l'assemblée législative de la province, n'est-ce pas?

**M. Edighoffer:** J'ai dit qu'on n'en avait pas discuté au Parlement sauf pour ce qui est des prévisions budgétaires du ministère des Transports et des Communications. D'autres députés l'ont fait dans...

**M. Howe:** Était-ce en comité ou sur le parquet de la Chambre.

**M. Edighoffer:** C'était en comité plénier à la Chambre.

**M. Howe:** Je vous recommande de suivre l'exemple de l'ancien député qui faisait discours après discours au Parlement provincial pour critiquer le programme des transports appliqué par le CN.

Vos remarques sur la réunion qui s'est tenue à Guelph m'ont beaucoup intéressé car dans une décision rendue par la Commission canadienne des transports il y a un paragraphe où l'on dit ce qui suit:

Aucun des témoignages ne peut nous convaincre que les pertes réelles encourues ne pourraient pas être considérablement diminuées si l'on changeait l'affectation de l'équipement et si l'on fournissait un service plus convenable et plus adéquat fondé sur les études en utilisant des méthodes modernes et en tenant compte des exigences des passagers tant actuelles que futures.

Voilà ce dont on parle depuis longtemps. Si les chemins de fer voulaient améliorer leurs services ils obtiendraient beaucoup plus de passagers et rendraient les gens plus heureux. Voilà la raison que la Commission canadienne des transports a donné pour subventionner le service de Guelph à Toronto. Ne croyez-vous pas que si l'on avait

mieux présenté aux sociétés de chemin de fer la question des six autres services avant qu'ils soient supprimés le problème aurait paru autre et aurait été traité plus judicieusement.



[Text]

**Mr. Edighoffer:** Mr. Howe, I must say that, at the hearings in 1970, I was on the stand, and I did make comments in that same regard. I tried to stress, as a business man interested in promotion, that a different type of promotion of service would have been much better.

**Mr. Howe:** It is rather incongruous that, in this decision that was handed down, they used this as a criterion for retaining one service, and the other criterion they used is that there was adequate bus service which there is not, which is proved by all the people that have been here today.

One other thing that I was also rather interested in, Mr. Chairman, Mr. Edighoffer, were your remarks about situations that are developing in big cities. This is a question that has been discussed for many, many years. I remember Mackenzie King after the Second World War making a statement in the House, in view of the problems that could be created with a third world war, where great groups of people would be subject to bombings and things like that, suggesting that there should be a decentralizing of industry; and I think a lot of people realize this.

Mr. Hellyer hinted at it when he was Minister of Housing; Mr. Andras talked about it. Why in the world—and I do not say that you would have the answer—does not some government come to grips with this thing and say to cities that have become an ultimate size that no more industry moves in there for a certain length of time. Do you think that would be a good idea?

**Mr. Edighoffer:** I have made several speeches in the legislature stating that I think there should be over-all planning and I was referring to the Province of Ontario, naturally, at those times.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Are there any more questions?  
Mr. Edighoffer.

**Mr. Edighoffer:** If I might make one comment, and I hope, with respect, that the Committee will accept this, I noticed in the *Globe and Mail* this morning that the headlines stated "Disunity in Western Ontario blamed for loss of passenger trains". This seemed to disturb me somewhat. From my experience in this particular part of Western Ontario I would have to say that I would not want to agree with that headline because I think all the communities in this particular area did their best to present their views to the hearings.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Edighoffer.  
Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** I have not read the *Globe and Mail* this morning nor did I see the headlines, but I wonder if our witness is suggesting that there has been some problem in the type of decisions that are being made now by the Canadian Transport Commission across Canada. I realize that you speak entirely of your own area but do you not think that disunity is being created by abandonment of the rail passenger service?

**Mr. Edighoffer:** To me, that was not included in this particular write-up. I felt that this write-up just stated that the whole area should have banded together; which is probably all right, but I am afraid I disagree with that because that is creating regionalization again.

[Interpretation]

**M. Edighoffer:** Lors des audiences de 1970, j'ai parlé justement de cette même question. J'ai dit à l'époque qu'en tant qu'homme d'affaires, j'estimais qu'il aurait été de loin préférable de développer le service d'une autre façon.

**M. Howe:** La décision de maintenir ce service fut prise justement sur la base de ce critère, l'autre critère étant que le service d'autobus donnait satisfaction, ce qui à la lumière de ce que nous avons entendu aujourd'hui est manifestement faux.

Par ailleurs, vos remarques concernant la situation dans les grandes villes m'ont également paru intéressantes. Cela fait déjà des années que l'on discute de cette question. Je me souviens de la déclaration faite à la Chambre par Mackenzie King après la Seconde Guerre mondiale au sujet de ce qui se passerait si une troisième guerre mondiale venait à éclater, et, notamment, si des populations entières étaient victimes de bombardements, justifiée la décentralisation de l'industrie serait, à son avis.

M. Hellyer en a parlé lorsqu'il occupait le poste de ministre de l'Habitation et M. Andras a fait de même. Dans ces conditions j'aimerais savoir pourquoi un gouvernement quel qu'il soit ne s'occuperait pas sérieusement de ce problème en interdisant aux villes ayant une certaine importance de s'industrialiser davantage pendant une période de temps déterminée.

**M. Edighoffer:** J'ai prononcé plusieurs discours au Parlement provincial disant notamment que cette question devrait faire l'objet d'une planification globale; il s'agissait en l'occurrence de la province de l'Ontario.

**M. Howe:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Y a-t-il d'autres questions?  
Monsieur Edighoffer.

**M. Edighoffer:** J'ai lu dans le journal *Globe and Mail* de ce matin un article intitulé «Le manque d'unité dans l'ouest de l'Ontario est attribué à la disparition des trains de passagers». Me fondant sur ma propre expérience de cette partie de l'Ontario, j'avoue ne pas être d'accord avec cet avis, d'autant plus que toutes les agglomérations de la région ont fait de leur mieux pour présenter leurs points de vue lors des audiences.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Edighoffer.  
Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Je n'ai pas lu le *Globe and Mail* de ce matin, mais j'aimerais savoir si le témoin cherche à mettre en cause les décisions actuellement prises par la Commission canadienne des transports. Je sais que vous parlez uniquement de votre propre région, mais ne pensez-vous pas que la disparition des trains de passagers risque de provoquer la désunion du pays.

**M. Edighoffer:** Ce n'est pas ce que le journaliste voulait dire. A son avis, la région toute entière aurait dû faire front commun, ce avec quoi je ne suis pas d'accord car nous en reviendrions à la régionalisation du pays.

## [Texte]

**An hon. member:** Mr. Chairman, if I may interject, it should be noted that that was one member's opinion.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, can I make an observation? I believe, from the evidence that has been put before this Committee in the three hearings we have had so far and from what we can expect tomorrow, that you are going to find more unity with respect to this problem than has ever been exhibited in this area.

**The Vice-Chairman:** I would like to take this opportunity to thank Mr. Edighoffer for coming here today. From all accounts, he is a very busy man; so thank you very much, sir.

**Mr. Edighoffer:** Thank you.

• 1737

**The Vice-Chairman:** The next brief is from Mr. F. C. Johnston. He is the area representative of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers. Mr. Johnston. I believe you have a copy of his brief, the yellow one.

**Mr. F. C. Johnston (The Transportation Committee, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, Western Ontario District):** Thank you very much, Mr. Chairman. You know, you write a brief and when you are very nearly the last one to present it, nearly all your ideas have been expounded over and over again by the time you get to present it. Our brief is relatively simple. I just thought by way of explanation that I should say that the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers represents approximately 35,000 people across Canada: 21,000 of which work on the Canadian National Railways, while the other 14,000 are in many varied industries.

In this particular area, the Council of the Brotherhood is presenting this brief and it is representative of our membership from Windsor and Sarnia, through and as far as Owen Sound, and in that area we represent railway workers, bus drivers, garage workers and transport workers.

Gentlemen, during the course of today's hearings you will no doubt be apprised by many sources of the total inadequacy of the bus service, which was supposed to provide a viable and satisfactory service to the people of the cities, towns and villages in this area, with the cessation of the rail passenger services in November 1970. In your hearings to be held in Walkerton tomorrow I am sure this subject will again be covered in many of the presentations that will be made to you.

As others much more familiar with the situation will be commenting on this matter, that is bus service, its lack thereof, etc., I would just like to say that it has become crystal clear over the past several months that the people in this area extending to Palmerston, Owen Sound, Southampton and the others have been left with totally inadequate public transportation.

You will recall they were promised that satisfactory transportation services would be provided to them when the passenger trains were discontinued; presumably this service was to be bus service. I think it would be true to say that this promise made to them as never been carried out and they now find themselves almost totally without acceptable public transportation which is so necessary to a community if its residents are going to be allowed to participate in and share in all the advantages of being citizens of Canada. A few examples of this are the ability to get a larger cities for purposes of commerce; use of specialized health clinics and services; access to cultural resources such as museums, science centres, etc.

## [Interprétation]

**Un député:** Monsieur le président, je tiens à signaler qu'il s'agit uniquement de l'opinion d'un député.

**M. Noble:** Puis-je faire une remarque, monsieur le président? D'après le témoignage que nous avons entendu jusqu'à présent ainsi que ceux prévus pour demain, il semblerait que l'unité est plus grande sur cette question que ce n'ait jamais été le cas par le passé dans la région.

**Le vice-président:** Je tiens à remercier M. Edighoffer d'avoir bien voulu comparaître devant nous aujourd'hui, d'autant plus qu'il est extrêmement occupé.

**M. Edighoffer:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** C'est monsieur F. C. Johnston qui va maintenant présenter son mémoire. Il est le représentant local de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des Transports et autres ouvriers. On vous a remis un exemplaire de son mémoire.

**M. F. C. Johnston (comité des Transports, Fraternité canadienne des cheminots, employés des Transports et autres ouvriers, district de l'Ouest de l'Ontario):** Je vous remercie monsieur le président. Lorsqu'on est le dernier à présenter un mémoire, il arrive souvent que toutes vos idées ont déjà été exposées plus d'une fois. Notre mémoire est relativement simple. La Fraternité canadienne des cheminots, employés des Transports et autres ouvriers représente environ 35,000 travailleurs du pays, dont 21,000 dans le Canadien National et 14,000 dans diverses industries.

Le présent mémoire vous est soumis au nom de nos membres de la région allant à Windsor jusqu'à Owen Sound et passant par Sarnia, les travailleurs représentés comprenant des cheminots, des chauffeurs d'autobus, des mécaniciens et des travailleurs du transport.

Au cours de l'audience d'aujourd'hui, vous aurez entendu parlé à maintes reprises de l'insuffisance grave des services d'autobus, lesquels sont pourtant censés répondre aux besoins des habitants de cette région, depuis la fermeture, en novembre 1970, des lignes de chemins de fer desservant la région. Je suis convaincu que vous entendrez à nouveau parler de la question au cours de vos audiences prévues à Walkerton demain.

Comme d'autres personnes mieux au courant de la question doivent encore vous en parler, je tiens simplement à signaler ici qu'il ne fait plus aucun doute que la population des villes de Palmerston, Owen Sound, Southampton et autres ont depuis plusieurs mois un service de transport en commun qui laisse énormément à désirer.

Au moment où les services ferroviaires avaient été supprimés, il avait pourtant été promis un service en commun convenable; on entendait vraisemblablement par là un service d'autobus. Cette promesse n'a jamais été respectée si bien qu'à l'heure actuelle la région ne possède aucun service de transport en commun convenable alors qu'elle en a tant besoin et que les habitants doivent, comme le reste des citoyens canadiens avoir leur part d'avantages. Ils devraient en effet pouvoir se rendre dans les grandes villes pour régler des affaires, aller dans une clinique ou un centre hospitalier, ou encore visiter des musées, des centres scientifiques, etc.

Les sociétés de chemin de fer prétendaient que leurs services n'étaient plus rentables, en raison du nombre peu important de personnes prenant le train; mais c'est un argument purement économique qui ne tient aucun compte des valeurs sociales que je viens d'évoquer.



## [Text]

While the railway argued that the service formerly provided in this area was not sufficiently patronized to justify its continuance, this was based strictly on economics and did not take into consideration any of the social values inherent in the situation, some of which I mentioned above.

Also several facts relating to the former service as provided by the railway should be noted:

1. The service as provided was not properly scheduled to allow for maximum use by potential and available customers.

2. The service was extremely slow.

3. The equipment provided was not properly maintained and many times was not in sufficient quantity to handle the number of passengers who presented themselves and found themselves forced to stand over long distances. This tended to make them wary and discourage them from future travel.

4. To the best of our knowledge, the company did not make any use of its marketing branch whatsoever to investigate or determine the available market, best schedules to meet the demand, or in any way attempt to sell the service.

We think it safe to say that the very least they did was to show complete and total apathy towards this entire service. While they did not dramatize their attitude or indifference, it continued over a period of years during which time it became quite evident that they were slowly letting the service deteriorate: this was apparent in the areas of track maintenance, station facilities, ability of passengers to be ticketed, etc. The statement of losses attributable to the passenger train services, which was put forth by the railway and accepted by the Canadian Transport Commission at the time of discontinuance, in our opinion is not correct and, insofar as the committee can, we respectfully suggest that these figures be examined to determine a more realistic apportionment of charges which should be exclusively those levied against the passenger service operation.

• 1742

As you know, the estimate is that in a few years one-third of the population of this vast country of ours will be resident in three metro areas, namely, Montreal—Toronto—Vancouver. This very thought should abhor our politicians. With the vastness of Canada it is our opinion that it is criminal to allow this centralization process to continue unabated and it will continue unless we stop denying large segments of the population adequate transportation facilities. In saying this we are not suggesting that the restoration of passenger train service in the area under discussion in this brief will stop centralization, but we do suggest that it is one of the pieces in the over-all situation that would materially assist in cutting down the centralization of the population. Big is not necessarily good, although most of the things which are done in our name seem to be based on this premise.

In this area we have many fine cities, towns, villages, hamlets, etcetera, where people can be gainfully employed and their families can live a good life, but to ensure their right to a full quality of life they must have access to cities such as Toronto—London etcetera, for many of their physical—social—economic needs. This means there must be a satisfactory form of public transportation available to them. The present bus service does not meet this need.

We could go on and elaborate in greater detail with regard to this subject, but this will no doubt be done by many other interested citizens and groups in this area, and

## [Interpretation]

Je tiens à vous signaler le fait suivant en ce qui concerne l'ancien service de chemin de fer:

1. Les horaires ne permettaient aux voyageurs d'utiliser au maximum le service ferroviaire.

2. Le train était très lent.

3. Le matériel roulant n'était pas bien entretenu et souvent le nombre de wagons était insuffisant si bien que les passagers étaient obligés de voyager debout sur des longs parcours. Ceci bien entendu n'encourageait pas à voyager par train.

4. A ma connaissance, la Société de chemin de fer n'a jamais essayé de faire une étude du marché de façon à établir des horaires qui conviendraient à la clientèle et de faire quelque publicité que ce soit.

Au contraire j'estime que la Société a fait preuve d'une apathie totale en la matière. Après quelques années d'indifférence il devient clair qu'elle ne faisait rien pour améliorer le service: l'entretien des voies, les gares et les guichets étaient négligés. L'état des pertes attribuables aux services-voyageurs, que les chemins de fer ont évoqué et qui a été accepté par la Commission canadienne des Transports lors de la suppression du service, est, à notre avis, incorrect et nous sollicitons respectueusement que le Comité examine ces chiffres afin de déterminer une répartition plus logique des frais d'exploitation du service-voyageurs.

On estime que dans quelques années un tiers de la population de ce vaste pays sera concentré dans trois grandes zones métropolitaines, soit Montréal, Toronto et Vancouver. Cette seule pensée devrait faire frémir les politiciens. Étant donné l'étendue du pays, nous estimons qu'il est criminel de laisser cette centralisation s'accroître sans répit, et qui continuera si nous ne prenons pas des mesures pour assurer à de nombreux secteurs de la population des moyens de transport adéquats. Cela dit nous ne prétendons pas que le seul fait de rétablir le service de trains voyageurs dans la région mentionnée dans le mémoire, arrêtera la centralisation, mais nous prétendons

que c'est un élément de la situation globale qui contribuerait sensiblement à ralentir la centralisation urbaine. Ce qui est grand n'est pas nécessairement bon, bien que ce que l'on fait pour notre bien parte généralement de ce principe.

Dans notre région, nous avons beaucoup de villes, de villages et de hameaux beaux et prospères, où les gens peuvent trouver un emploi et vivre confortablement avec leur famille mais pour sauvegarder leur droit à la pleine qualité de la vie, ils doivent pouvoir se rendre dans des villes telles que Toronto, London et autres, pour leur bien-être physique, social et économique. Cela veut dire qu'il est nécessaire d'avoir un réseau de transport public convenable. Le service d'autobus n'est pas satisfaisant à l'heure actuelle.

Nous pourrions discuter indéfiniment sur le sujet, mais sans doute de nombreux organismes et citoyens de la région s'en chargeront-ils; nous ne répèterons donc aux membres du Comité des Transports de la Chambre des communes, que ce qui a déjà été dit, à savoir, que le service adéquat promis aux citoyens de la région en 1970, lorsque les trains de voyageurs ont été supprimés, n'a pas été instauré et qu'aucun effort n'a été fait dans ce sens. Nous concluons donc, en raison de l'inexistence d'un service de remplacement, qu'il est nécessaire de restaurer le service de trains de voyageurs qui a été supprimé en septembre 1970, et que les horaires, la fréquence des



## [Texte]

we would therefore only like to repeat to the hon. members of the Commons Transport Committee that the adequate service promised to the citizens of this area in 1970, when the passenger trains were removed, has not been forthcoming or is there now or has there been any indication that an attempt has been made to provide same. Therefore it is our conclusion that having failed to provide the service alternate, it is incumbent that passenger train service, which was discontinued in September of 1970, be restored and that such service be based on a study which will indicate schedules, frequencies etcetera, which will best meet the needs and wishes of the greatest number of people in the area.

Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Johnston. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** If I may, Mr. Chairman, could I possibly ask the witness whether or not the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers have conducted any type of survey as to the requirements and the needs on the rail passenger service in the area that they are concerning themselves with?

**Mr. Johnston:** Mr. Skoberg, one thing I neglected to mention before I read the brief was that our brotherhood, along with the United Transportation Union and the Brotherhood of Railway Steamship Clerks, has been to the fore in this entire matter for the last several years. At every hearing of the CTC for abandonment or reduction in service we have presented a brief on behalf of the brotherhood and these briefs have usually related to the particular situation in the area in which the application was made. On several occasions we have also petitioned the commission to hold hearings when they did not schedule them. As you know, the act does not require them to hold hearings under certain circumstances, and even in these instances we have requested that hearings be held—usually, I might say, without any beneficial result. We have also a book commissioned, which I presume many of you gentlemen have read, called *Right of Way*. This again was commissioned by the three unions I named, the UTU, ourselves and the Brotherhood of Railway Steamship Clerks, who are employed strictly on the CPR except in the Province of Newfoundland. We make continued representations to Mr. Pickersgill, the Chairman of the Commission and Mr. Jamieson, the minister in charge, everytime something comes up dealing with abandonments, changes and types of service that are put forth and this type of thing. I would say that we certainly use every opportunity we have in our Brotherhood. We have not only a research department but also we have a legislative officer; these people are employed full-time in this type of endeavour and we use it to the utmost, I assure you.

• 1747

**Mr. Skoberg:** May I possibly ask, Mr. Chairman, if your Brotherhood co-operates with the municipal council in so far as making representation to the Canadian Transport Commission on abandonments?

**Mr. Johnston:** I can only speak for our area. This is done through the labour councils in the various cities and towns. In most cases the railway members who are active in the council participate in the transportation committee and we present briefs and various presentations usually through the labour council, although today, the brief I presented here was on behalf of the Western Ontario

## [Interprétation]

trains, etc. de ce service devront correspondre aux désirs de la majorité des habitants de la région.

Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Johnston. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Avec votre permission, monsieur le président, pourrais-je demander au témoin si oui ou non la Fraternité canadienne des transports et autres ouvriers a fait une étude quelconque des exigences et besoins en matière de trains de voyageurs dans la région que nous étudions en ce moment?

**M. Johnston:** Monsieur Skoberg, j'ai oublié de mentionner, avant de lire le mémoire, que notre fraternité, en collaboration avec l'Union des syndicats du transport et la Fraternité des commis de chemins de fer, a toujours été à l'avant-garde en cette matière depuis plusieurs années. Nous avons présenté un mémoire à chaque audience de la Commission canadienne des Transports où il était question de la suppression ou de la réduction du service, et ces mémoires se rapportaient généralement à la situation telle qu'elle se présentait dans la région où la demande était faite. A plusieurs occasions, nous avons aussi soumis des pétitions à la Commission, lui demandant de tenir des séances qui n'avaient pas été prévues. Vous n'ignorez pas que la Commission n'est pas tenue, en vertu de la loi, d'avoir des audiences dans certaines circonstances et, même dans ces cas, nous avons demandé qu'il y en ait; je dois avouer, cependant, que nous n'avons pas obtenu beaucoup de résultats positifs. Nous avons aussi commandité un ouvrage que plusieurs d'entre vous ont sans doute lu et intitulé: *Right of Way*. Ce sont les trois syndicats dont je viens de vous parler qui en ont assumé les frais; ces membres sont tous des employés du CPR, sauf à Terre-Neuve. Nous n'avons cessé de faire des instances auprès de M. Pickersgill, le président de la Commission et auprès de M. Jamieson, le ministre responsable, chaque fois qu'il a été question d'abandonner les services, de changer et modifier le genre de service et autres choses du genre. Nous n'avons rien épargné, non seulement nous avons un service de recherche mais nous avons aussi un spécialiste de la législation; ces employés consacrent tout leur temps à cette tâche.

**M. Skoberg:** Est-ce que votre fraternité collabore avec le conseil municipal lorsqu'il s'agit de faire des instances auprès de la Commission canadienne des transports concernant la suppression des services?

**M. Johnston:** Je me prononcerai simplement pour notre région. Cela est fait par l'intermédiaire des conseils syndicaux dans les diverses cités et villes. Dans la plupart des cas, les affiliés du chemin de fer qui sont des membres actifs du conseil participent aux travaux du comité des transports et nous présentons des mémoires et faisons d'autres instances en général par la voix du conseil syndi-



[Text]

Council of our Brotherhood. As I said, it covers our membership from Windsor and Sarnia through to Owen Sound.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, every time a rail brotherhood organization appears before us, people seem to believe that the only reason that you do appear before us is for job protection. I am wondering sir, whether you, as a representative of the Brotherhood, have more than that in mind in your appearance before this Committee?

**Mr. Johnston:** Yes, to relate it to this particular situation, Mr. Skoberg, I might point out that prior to the discontinuance of the service, which we have talked about here today in the area North and West of Stratford, we had no members employed on the railway in this territory related to the service that was abandoned. In other words, when they abandoned the service we did not lose any membership because we did not have any. Similarly, if the service was restored, it would be my estimate that we would neither gain any members because the situation is such in the area that our type of people would not be represented.

This does not quite answer your question but I think it is safe to say that we concern ourselves in all matters. I do not think anybody here today can truthfully say that they have not had a vested interest in some of the things they have said. Everybody has a vested interest. Let us not kid ourselves. All the municipalities have a vested interest. They are looking for improvements for their citizens; improvements in their commerce situation, etc. So we all have a vested interest. I do not think there is anything wrong with having a vested interest but in this particular situation you could say that we do not have a vested interest and thereby we have an interest in the thing as a whole.

But we truly believe as a Brotherhood that the citizens of Canada are entitled to adequate public transportation. In most cases we think this is rail transportation because in many places the rails are already laid; they pass through the centres of the towns and they can provide the service probably better than anything else. In some cases, as you well know, the bus transportation can be used maybe to a better advantage. No, we concern ourselves not only because, as everybody else, we do have a vested interest, but also because we think it is for the betterment of the citizens of Canada.

When you re-read the brief or check the brief I think you will notice that it was written more or less on the basis of the socio-economic, physical needs of the citizens, so that they may have access to the larger centres in their localities where these are the only places where these benefits and amenities are available.

**Mr. Skoberg:** There is a good fellow sitting right beside you, Mr. Chairman. Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Skoberg. Mr. McNulty.

• 1752

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, I believe Mr. Johnston mentioned that he represented some 35,000 workers.

**Mr. Johnston:** Across Canada, yes, sir.

**Mr. McNulty:** And that some 20,000-odd were G. M. employees?

[Interpretation]

cal, bien que le mémoire que je présente aujourd'hui le soit au nom du conseil de l'ouest de l'Ontario de notre fraternité. Cela comprend nos affiliés de Windsor et Sarnia jusqu'à Owen Sound.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, chaque fois qu'un organisme syndical des chemins de fer paraît devant nous, on exprime l'opinion que vos démarches ne visent que la sécurité d'emploi. Je me demande si vous, en tant que représentant de la fraternité, songez à autre chose lorsque vous comparez devant notre Comité?

**M. Johnston:** Oui, relativement à cette situation précise, monsieur Skoberg, je pourrais signaler qu'avant la suppression du service, dont nous avons discuté aujourd'hui, dans la région au nord et à l'ouest de Stratford, aucun de nos membres n'était employé par le chemin de fer sur ce territoire où les services ont été abandonnés. Autrement dit, lorsque le service a été abandonné, nous n'avons pas perdu de membres parce que nous n'en avions pas. De même, si le service est rétabli, je ne vois pas comment nous pourrions ou perdre ou gagner des membres, car la situation dans cette région n'exige pas de représentation de nos organismes.

Cela ne répond pas tout à fait à votre question, mais je crois pouvoir dire avec assurance que nous nous intéressons à toutes les questions. Je ne crois pas que quiconque ici aujourd'hui puisse sincèrement dire que leur intérêt personnel n'est pas engagé dans les débats. Tout le monde défend des intérêts personnels. Ne soyons pas dupes de nous-mêmes. Toutes les municipalités défendent des intérêts particuliers. Elles cherchent à améliorer le sort de leurs habitants; à améliorer le commerce et ainsi de suite. Ainsi nous avons tous des intérêts personnels dans la question. Je ne vois ce qu'il y a à redire à défendre des intérêts personnels mais, dans cette situation, on pourrait dire que nous n'avons pas d'intérêts directs et par conséquent notre intérêt est général.

Nous sommes cependant vraiment persuadés que les Canadiens ont droit à un service de transport public adéquat. Dans la plupart des cas, nous envisageons d'abord le chemin de fer parce que, à maints endroits, la voie ferrée est déjà installée; elle passe par le centre des villes et est probablement plus en mesure que tout autre moyen de transport de fournir le service. Dans d'autres cas, le service d'autobus pourrait être plus avantageux. Non, notre intérêt n'est pas strictement personnel mais nous estimons aussi que cela peut contribuer à élever le niveau de vie des Canadiens.

Vous constaterez en examinant ou en relisant le mémoire, qu'il est principalement fondé sur l'aspect socio-économique et les besoins physiques des citoyens, soit leur accès aux grands centres dans leur localité et qui sont les seuls endroits où ils peuvent trouver profit et confort.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, vous avez à votre droite un homme estimable. Merci.

**Le vice-président:** Merci beaucoup monsieur Skoberg. Monsieur McNulty.

**M. McNulty:** Monsieur le président, je crois que M. Johnston a dit qu'il représentait environ 35,000 travailleurs.

**M. Johnston:** Par tout le Canada, oui.

**M. McNulty:** Et qu'environ 20,000 d'entre eux travaillaient pour la GM?

[Texte]

**Mr. Johnston:** That is right.

**Mr. McNulty:** Are there no CP employees in your union?

**Mr. Johnston:** We have some CP employees. We represent certain CPR hotels: the Palliser, Banff and the Chateau Champlain in Montreal. We have no rail employees as such on the rail lines. Our sister union, the Brotherhood of Railway and Steamship Clerks, represents the same type of employees on the Canadian Pacific that we represent on the Canadian National which, by the way, is the non-operating employees except in the case of the sleeping and dining car people, and we represent these people in the Canadian National.

**The Vice-Chairman:** Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Mr. Johnston, you said your group carries out research. What kind of research do you do?

**Mr. Johnston:** Because we represent so many different classes of people, our research department, of course, is continually researching almost any number of matters. We represent the St. Lawrence Seaway employees, for instance, which is quite a large group and quite an important segment of the economy of the country, as I think you all realized a few years ago when the strike situation was developing.

Our research department is under the direction of our national officers to come up with any type of information which we feel we require in any given circumstance. We made several research projects with respect to, for instance, the transcontinental train service, the proposal that there be an amalgamation of ticket facilities in the larger stations and that this be amalgamated with the CPR to cut costs, and this type of thing. The feasibility of whether this is practical or not or whether, as some would say, they run the train three days on one line and three days on the other line on the transcontinental service, this type of thing. This is what we research under qualified people, of course, and they supply the staff, and so on, with this type of information for their use.

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you Mr. McKinley. Are there any further questions? Mr. Howe.

**Mr. Howe:** I just have one question, Mr. Chairman, and this matter has arisen before. On page 3 you say:

The statement of losses attributable to the passenger services . . . in our opinion is not correct . . .

Yesterday we had one of your union representatives before us—I forget his name—who called them “Alice in Wonderland” figures. Would you comment on that?

**Mr. Johnston:** Mr. Howe, you will recall that when I was at the hearings in Guelph and Owen Sound in 1970 there was considerable discussion by many of the people presenting briefs as to how the figures were arrived at. As I recall the discussion, sir, in their presentation the CPR had presented certain figures and had included certain cost items as chargeable against the operation of passenger trains, which the Commission had excluded. I think they said that the CNR proposals were more realistic than the Canadian Pacific proposals, and the figures that we were presented with at those particular hearings had received the blessing of the Canadian Transport Commission. We said at the time that we did not agree with them. I think we made an

[Interprétation]

**M. Johnston:** C'est exact.

**M. McNulty:** N'y a-t-il aucun employé du CP dans votre syndicat?

**M. Johnston:** Oui. Nous représentons les employés de certains hôtels du CP: le Palliser, le Banff et le Château Champlain à Montréal. Nous n'avons aucun membre parmi les employés de chemin de fer. Un syndicat frère, la Fraternité des Commis de chemins de fer et de navires à vapeur représente, pour le Canadien Pacifique, les mêmes catégories d'employés que nous au Canadien National, c'est-à-dire les employés qui ne sont pas affectés aux trains, sauf pour les employés des wagons-lits et des wagons-restaurants.

**Le vice-président:** Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Monsieur Johnston, vous dites que votre organisme poursuit des recherches. De quelles recherches s'agit-il?

**M. Johnston:** Étant donné que nous représentons des gens de classes si différentes, notre service de recherche travaille continuellement sur un grand nombre de questions. Nous représentons par exemple les employés de la Voie maritime du St-Laurent, qui forment un groupe important dans l'économie du pays, comme vous vous en êtes tous rendu compte, je crois, lors de la grève qui a eu lieu il y a quelques années.

Notre service de recherche sous la direction de nos chefs nationaux, a pour tâche de nous fournir tous les renseignements dont nous pourrions avoir besoin dans des circonstances particulières. Nous avons effectué des recherches, par exemple, sur le service de chemin de fer transcontinental, sur la possibilité de s'entendre avec le CP pour uniformiser les billets dans les gares importantes, afin de réduire les frais, et sur d'autres questions de ce genre. S'il est possible, par exemple, que le train transcontinental voyage trois jours sur une ligne et trois jours sur l'autre. Ce sont les recherches que des personnes compétentes font afin de fournir au personnel les renseignements dont il a besoin.

**M. McKinley:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McKinley. Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Howe.

**M. Howe:** J'ai une seule question à poser, monsieur le président, sur un point qu'on a déjà soulevé. A la page 3 de votre mémoire, vous dites:

Selon nous, l'estimation des pertes attribuables aux services de voyageurs n'est pas juste . . .

Nous avons entendu hier l'un des délégués de votre syndicat—j'ai oublié son nom—qui a dit que c'étaient ces chiffres de «contes de fées». Pourriez-vous nous en dire plus long à ce sujet?

**M. Johnston:** Monsieur Howe, vous vous souviendrez qu'aux séances tenues à Guelph et à Owen Sound en 1970, beaucoup des personnes qui présentaient un mémoire ont discuté au sujet de la façon dont on était arrivé à ces chiffres. Si je me rappelle bien, dans son mémoire, le CP avait présenté des chiffres où il incluait au poste des dépenses pour le service de voyageurs des items que la Commission avait exclus. Je crois qu'on a dit que les chiffres du CN étaient plus réalistes que ceux du CP, et que ces chiffres avaient reçu l'approbation de la Commission canadienne des transports. Nous avons dit à cette occasion que nous n'étions pas d'accord avec ces chiffres. Je crois que nous avons essayé de déterminer s'ils étaient



[Text]

attempt to break down some of those figures to try to determine whether they were what, in our opinion, was at least a true figure. As you know, I think Mr. Jones, who is Chairman of the Commission, said there was no breakdown available and we had to live with the figures that were presented. The only thing we got out of it was that the figures presented by the CPR were not accepted by the commission at first. They sent them back and said we had to exclude certain things for certain reasons. Eventually both railroads came up with a set of figures dealing with each application for abandonment, and the CTC gave it their blessing.

• 1757

They did not get our blessing, because we did not agree with those figures. We still do not agree with them, but there was no avenue to proceed to challenge those figures. Mr. Jones cut us off on that. If you were at the hearings, I think you will recall that, he did not allow that to be pursued any further as far as getting a breakdown of those figures. We do not think they are right.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I had the same experience and the same frustrations you had. The Province of Ontario tried to get the same figures. I think nearly everybody that was on our side was frustrated, because those figures just did not seem to be in proper perspective to the situation.

**Mr. Johnston:** This was our opinion, sir.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** A politician is always frustrated, Mr. Howe. Mr. Hales.

**Mr. Hales:** I have one question concerning hearings, Mr. Johnston. I understand that the Railway Act says that the CTC does not have to hold hearings unless they want to. Is that right?

**Mr. Johnston:** Yes, sir, that is right.

**Mr. Hales:** In other words, suppose the CTC, for some reason, thought they would like to close the Stratford office, or they might want to close the Acton office, or they are proposing to close Seaforth and other stations up the line, they can do this without holding a hearing. Is that right?

**Mr. Johnston:** It is my understanding, Mr. Hales—and I might be partially wrong, I do not know—that under certain circumstances they can decide to cut off service, or a service, without going through the formality of a hearing. This is what bothers us.

We say there should be a hearing for anything they want to cut off, be it a station facility, a passenger train, or even a reduction in the amount of service that is provided at a certain locality.

Apparently the act does not specifically state that, and I do not know whether this is under every circumstance or not. But I know there are circumstances under which they do not have to hold a hearing. We have requested on many of these instances that they hold hearings.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, it might be advisable for this Committee to give some thought to making one of our recommendations along this line, that the Railway Act be amended to make it mandatory for the CTC to hold hearings on the discontinuing of services. We may want to qualify it in areas where it affects a certain number of the population. I can understand that if they had to hold hearings across Canada for every little discontinuance, it

[Interpretation]

justes, en les décomposant. Comme vous le savez, M. Jones, qui est président de la Commission, a dit qu'on ne pouvait obtenir de ventilation des comptes et que nous devions nous contenter des chiffres qu'on nous présentait. Tout ce qu'on a pu en tirer c'est que les chiffres présentés par le CP avaient d'abord été refusés par la commission. On les a retournés en disant qu'on avait dû supprimer certaines choses pour certaines raisons. Finalement les deux sociétés de chemins de fer ont présenté une série de chiffres pour chaque demande de suppression de service, et la CCT a donné son assentiment.

Mais nous, nous ne les avons pas approuvés parce que nous rejetions ces chiffres. Nous ne sommes toujours pas

d'accord, mais on n'a pas pu trouver le moyen de les réfuter. M. Jones nous a coupé l'herbe sous le pied. Si vous étiez présent aux audiences, vous vous souviendrez sans doute qu'il a refusé de passer à l'étude en détail de ces statistiques. Nous pensons qu'elles sont fausses.

**M. Howe:** Monsieur le président, il m'est arrivé la même chose et j'ai ressenti la même frustration. La province d'Ontario a essayé d'obtenir ces données. Presque tous ceux qui nous appuyaient se sont sentis frustrés parce qu'elles ne semblent tout simplement pas donner une idée juste de la situation.

**M. Johnston:** C'est notre opinion, monsieur.

**M. Howe:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Un politicien se trouve frustré, M. Howe. M. Hales.

**M. Hales:** J'ai une question au sujet de ces audiences, monsieur Johnston. Selon la Loi sur les chemins de fer, la CCT n'est pas obligée de tenir des audiences. Est-ce exact?

**M. Johnston:** Oui, c'est exact.

**M. Hales:** Autrement dit, si la CCT décide pour une raison ou pour une autre de fermer son bureau à Stratford, à Acton, à Seaforth ou à une autre des gares de la ligne, elle peut le faire sans tenir au préalable une audience, n'est-ce pas?

**M. Johnston:** Je crois, monsieur Hales, mais je peux en partie me tromper, que dans certaines circonstances, elle peut décider de supprimer un service sans audience. C'est ce qui nous ennuie.

A notre avis, on devrait toujours tenir une audience avant de supprimer quelque chose, qu'il s'agisse d'une gare, d'un train de voyageurs, ou même d'une diminution des services offerts à une localité.

Apparemment, la loi ne le précise pas, et je ne sais pas si les circonstances particulières entrent en jeu. Mais je sais qu'il y a des cas où elle n'est pas obligée de tenir une audience. Nous avons, à plusieurs reprises, demandé la tenue d'audiences.

**M. Hales:** Monsieur le président, peut-être le Comité devrait-il songer à soumettre une recommandation dans ce sens, à savoir que la Loi sur les chemins de fer soit amendée dans le but d'obliger la CCT à tenir des audiences avant de supprimer des services. Nous aimerions en discuter lorsque cela doit affecter une certaine partie de la population. Je comprends très bien que si elle devait tenir des audiences partout au Canada pour la moindre petite

## [Texte]

would be a major job for the CTC. So we might want to qualify it for areas affecting a certain number of the population.

**Mr. Skoberg:** On a point of order, Mr. Chairman, I am sure that Mr. Hales does not mean that my answer I gave him earlier in so far as how many people may be affected by discontinuance in Saskatchewan, say—I am sure Mr. Hales is well aware of the fact that whether one person, 10 people, or maybe one thousand people, may be affected by discontinuance, there still should be a public hearing to determine whether or not that train should be abandoned.

**Mr. Hales:** I would agree with that. I am just thinking of the major undertaking for the CTC to do that right across the whole of Canada. But maybe it is possible to do it.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Hales. Mr. Saltsman.

**Mr. Saltsman:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Johnston, you have made a most serious charge against the CTC. You are saying, in fact, that the figures that they accepted during those hearings, which were crucial figures, upon which their judgment had to be based in your view, those figures were wrong, and that the CTC should not have accepted the figures that they did.

This is a pretty critical point, because the terms of reference of the CTC is this economic term of reference that they have to prove whether in fact they are losing this amount of money in order for them to make a judgment as to discontinuance or not. That is why I say it is a very serious charge you are making.

Do you have any way of proving or demonstrating that charge?

• 1802

**Mr. Johnston:** To begin with, Mr. Saltsman, I do not think the word "serious" is the right word to use. We certainly disagree with the charges that were prepared by the various railroads—and in this case it was the CP and the CN—with respect to the abandonment of the service at the Guelph and Owen Sound hearings, and after that at the hearing on the abandonment of the CPR service, which was held in London.

As I say, I do not know whether the word "serious" is the right word or not. I say it is not. We say that we do not agree with their figures, and that some of the charges which are attributable to passenger train operation which are included in these charges are not properly there. This is what we say. This is why we wanted a breakdown of the charges, in order that we could challenge some of these things which we felt were hidden, either through the fact that the people dealing with this really did not know whether they should be chargeable against passenger train service or not, and this is what we protested. As far as we are concerned we do not agree with those figures. I think that is all I can say about it.

**Mr. Saltsman:** It strikes me as being a pretty serious charge. Perhaps in your view it is not a serious charge.

**Mr. Johnston:** But the point is this: one of the arguments that was advanced during the debate on the present transportation bill was that the problem with the House of Commons committee was that they really did not have the technical knowledge, the expertise or the staff to deal with these very complicated costs on the railroad. There was a sort of magic share that the presidents of the railroads used to wave in front of us. I think they called it "regressive analysis", and they tried to attribute the costs in

## [Interprétation]

suppression, cela représenterait une tâche énorme, mais on pourrait se limiter aux cas où une partie importante de la population d'une région serait affectée.

**M. Skoberg:** J'invoque le règlement, monsieur le président; je suis certain que M. Hales ne parle pas de la réponse que je lui ai donnée plus tôt à propos du nombre de personnes affectées par la suppression du service dans la Saskatchewan. Je sais très bien que M. Hales est conscient du fait que, si une personne seulement ou 10, ou 1,000 sont affectées par une suppression de service, on devrait dans tous les cas tenir une audience publique avant de prendre une décision.

**M. Hales:** Je suis de votre avis. Je pense simplement à l'énorme tâche qui attend la CCT si elle doit faire cela partout. Mais peut-être est-ce possible.

**Le vice-président:** Merci, Monsieur Hales. Monsieur Saltsman.

**M. Saltsman:** Merci, monsieur le président. Monsieur Johnston, vous avez porté une accusation très sérieuse contre la CCT. En effet, vous dites que les données acceptées au cours de ces audiences, données qui étaient d'une importance capitale, et sur lesquelles devait se fonder leur jugement, sont fausses et que la CCT n'aurait pas dû les accepter.

C'est assez grave parce que le mandat de la CCT est d'examiner les chiffres d'affaires afin de déterminer s'ils perdent de l'argent pour ensuite décider si oui ou non on supprime un service.

Pouvez-vous prouver ce que vous avancez?

**M. Johnston:** En premier lieu, monsieur Saltsman, je ne crois pas que le terme «sérieux» convienne. Nous ne sommes certainement pas d'accord avec les frais d'exploitation des différentes compagnies de chemin de fer, dans ce cas-ci, il s'agit du CP et du CN, relativement à l'annulation de service dont on a fait état aux séances de Guelph et de Owen Sound, et par la suite à celle du service du CP dont nous avons été saisis à la séance de London.

Je répète qu'à mon avis le terme «sérieux» ne convient pas. Nous affirmons être en désaccord quant à leurs chiffres, et nous soutenons que certains frais relatifs au fonctionnement des trains-voyageurs ne devraient pas figurer ici. C'est pourquoi nous avons demandé le détail de ces chiffres de façon à pouvoir contester certaines choses que nous pensons «cachées», soit parce que les préposés à cette affaire ne savaient vraiment pas si ces frais étaient imputables au fonctionnement du service-voyageurs et c'est contre cela que nous nous sommes élevés. Quant à nous, nous ne sommes pas d'accord avec ces chiffres. Je crois que c'est tout ce que je veux dire à ce sujet.

**M. Saltsman:** Cette accusation me semble passablement sérieuse. Peut-être êtes-vous de l'avis contraire.

**M. Johnston:** De fait, d'après l'un des arguments avancés au cours du débat sur le présent bill sur les transports le comité de la Chambre des communes n'avait vraiment pas la connaissance technique, la compétence ou le personnel nécessaires pour étudier le difficile problème des frais encourus par les compagnies de chemin de fer. Les présidents de ces compagnies avaient une espèce de formule magique qu'ils employaient à tout venant devant nous. Je crois que c'était «l'analyse régressive», et ils tentaient d'at-



[Text]

various ways. The argument that was put forward at that time by the Minister of Transport was that the CTC, or a body of that kind, would be able to have expert people at its disposal and would be able to make this analysis and come up with some clear indication of costs. In other words, in the public service we would have a group of people comparable in talent to deal with the talented group that the railways had at their disposal. When you say that you are not prepared to accept those figures of the CTC, or you have some doubts about the figures of the CTC, that constitutes a very serious charge, and I say that this is an indication that with these figures you are doubting the competence of the CTC.

**Mr. Johnston:** Did you never disagree with anybody, Mr. Saltsman?

**Mr. Saltsman:** I have disagreed with a lot of people.

**Mr. Johnston:** This is what we are doing. As far as the CTC goes, here again we have a problem with the people who are basically in the CTC. The question again comes up that was talked about in London the other day—I was not at Chatham yesterday—and here again today with respect to people with actual knowledge of the railway operation. With all due respect to some of the members of the CTC, these people do not have that basic knowledge. Whether the people they have been supplied with put this information together and recommend to them that these are the correct figures—this type of thing—I do not know. Maybe you know, but I do not know. Maybe there is a lack, and when these commissions are set up there should be some people on them with relatively high authority, but these people should not have the authority and they should have some knowledge of the subjects they are dealing with. I am not saying that they do not. All I am saying is that the main members of the commission certainly did not have that transportation background, to my knowledge. They might have used to good advantage what they got from the people who were hired to provide them with information, but I cannot tell you about that, but I do not see anything wrong with saying that we do not accept the statement of costs attributable to the passenger-train operation. I see nothing wrong with that at all. The fact that Mr. Jones would not allow that to be broken down or would not provide us with that information seems to make it more suspect to me.

**Mr. Saltsman:** Mr. Chairman, I would just like to quote, because this is a terribly important thing and I would like to get it cleared away. I do not know whether the CTC knows what it is doing or not. I was hoping the Brotherhood would have at their disposal some information that might assist me in saying either, "Yes, the CTC does know what it is doing", or "No, they do not know what they are doing." You have made a pretty straightforward statement unless I read things wrong. Let me just read it:

The statement of losses attributable to the passenger train services, which was put forth by the Railway and accepted by the Canadian Transport Commission at the time of discontinuance, in our opinion is not correct...

In other words, you are saying that they are wrong, not that you think they are wrong. You are saying that in your opinion, they are wrong and that those figures are incorrect. That is a pretty vital point because if those figures are incorrect, then every one of their judgments has to be questioned because their judgments are based on their interpretation, their acceptance of those figures.

[Interpretation]

tribuer les frais à divers facteurs. A l'époque, l'argument avancé par le ministre des Transports voulait que la CCT ou un organisme du genre, serait en mesure d'avoir des experts à sa disposition, et que ceux-ci pourraient effectuer cette analyse et indiquer clairement la nature des frais. En d'autres termes, à la fonction publique, nous aurions à notre disposition un groupe aussi compétent que celui des compagnies ferroviaires. Quand vous dites ne pas être prêts à accepter les chiffres de la CCT ou que vous en doutez un peu, cela constitue une accusation très sérieuse, car, ce faisant, vous mettez en doute la compétence de la CCT.

**M. Johnston:** N'avez-vous jamais été en désaccord avec quiconque, monsieur Saltsman?

**M. Saltsman:** Cela m'est souvent arrivé.

**M. Johnston:** C'est ce que nous faisons. Nous ne sommes pas d'accord avec la composition de la CCT. Une question dont nous avons traité à London refait surface. Je n'étais pas à Chatham hier mais elle revient encore aujourd'hui: il s'agit de la compétence des personnes qui travaillent pour les compagnies de chemin de fer. Sauf le respect que je dois aux membres de la CCT, ces personnes ne sont pas compétentes. J'ignore si les gens qui ont travaillé pour la CCT ont rassemblé ces renseignements en lui disant que ces chiffres sont exacts. Peut-être le savez-vous, mais moi, je l'ignore. Quand on met ces commissions sur pied, on devrait y affecter des gens relativement haut placés qui n'auraient pas toutes les attributions, mais devraient savoir un peu de quoi ils parlent. Je ne dis pas qu'ils ne le savent pas. Tout ce que je dis, c'est qu'à ma connaissance, aucun membre important de la commission ne possédait de formation dans le domaine des transports. Peut-être ont-ils utilisé à bon escient les renseignements qu'ils ont pu tirer des personnes qu'ils avaient engagées, mais je n'en sais rien. En tout cas, je ne vois rien de mal à dire que nous n'acceptons pas ce décompte des frais d'exploitation des services de voyageurs. C'est pourquoi le fait que M. Jones ne veut pas nous fournir d'autres renseignements me paraît suspect.

**M. Saltsman:** J'aimerais simplement citer quelques lignes parce que c'est une question très importante et j'aimerais qu'elle soit clarifiée. Je ne sais pas si la CCT sait ce qu'elle fait ou non. J'espérais que la Fraternité aurait quelques informations pouvant m'aider à déterminer si la CCT sait où elle s'en va. Vous avez fait une déclaration très directe à moins que je ne m'abuse. Permettez-moi de lire quelque chose:

La déclaration au sujet des pertes attribuables au service ferroviaire voyageur qui a été proposée par les chemins de fer et acceptée par la Commission canadienne des transports au moment de l'abandon de ces services n'est pas exacte à notre avis...

En d'autres termes, vous déclarez péremptoirement qu'ils ont tort et que les chiffres sont inexacts et non pas que vous estimez qu'ils ont tort. C'est un point assez important car, si ces chiffres sont inexacts, il faut remettre en doute chacun de leurs jugements puisque ces jugements se fondent sur l'interprétation de ces chiffres.

## [Texte]

**Mr. Johnston:** I do not know whether they relate when they make these things up—I assume that when they are figuring out the cost, the charge, they do it on that one particular operation, within the over-all formula which they have, of course. But I could not disagree with you more when you say that we made a serious charge. We are saying that we do not think they are right. Maybe they are right. If Mr. Jones had provided us with a breakdown on that, we might have been the first ones to say that we agreed that the figures were correct. But they would not provide us with a breakdown. I think Mr. Hales was there, if I remember correctly. I think he asked for a breakdown and they said that it was not available. It is as simple as that.

**Mr. Saltsman:** I do not want to pursue this any further but we obviously have a different interpretation of the words "not correct".

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Saltsman. Are there any other questions? This completes the hearing of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers. I would like to thank Mr. F. C. Johnston for taking time out to come here and present an interesting brief.

**Mr. Johnston:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Is Mr. R. M. Veenis, the Area Manager of the CNR out of London, still here? Do any of you gentlemen want to make any comments?

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, on a point of order, I wonder whether or not he will be with us tomorrow.

**Mr. Vice-Chairman:** My understanding is that he has a new assignment in Montreal and I believe he starts on June 1.

**Mr. Skoberg:** We have an assignment here as the Standing Committee on Transport and Communications and surely someone from the Canadian National should be available tomorrow.

**Mr. Vice-Chairman:** Mr. Skoberg, I made that suggestion to the gentleman today and suggested that he send the next man on the totem pole but I do not know whether he is going to be there or not.

**Mr. Skoberg:** In other words, you found out that we are not going to get anybody from the totem pole.

**Mr. Vice-Chairman:** We will certainly ask for him when we get back to Ottawa. We will ask for Mr. MacMillan if we have to.

**Mr. Skoberg:** Could some of the gentlemen here—Mr. Brown, perhaps—indicate to us whether there will be somebody from the Canadian National present tomorrow?

**Mr. A. Allan Brown (Solicitor, Canadian National Railway):** At the outset of this meeting, a request was made by members of your Committee to have a senior representative of the Canadian National Railway Company in attendance, and because of the importance of this hearing, we were able to have Mr. Veenis attend. I indicated to the Chairman this morning that Mr. Veenis was here and would be very happy to take the stand, but unfortunately, he was not called on during the course of the day. Mr. Veenis, as earlier stated, has been transferred to Montreal and he had to leave for his train.

## [Interprétation]

**M. Johnston:** Je ne sais pas comment ils procèdent. Je suppose que lorsqu'on étudie le coût et les frais à imposer, on le fait pour ce service à l'aide d'une formule d'ensemble. Mais je conviens avec vous que nous avons formulé une accusation sérieuse. Nous déclarons qu'à notre avis ils sont dans l'erreur. Peut-être que par contre ils ont raison. Si M. Jones nous avait fourni une ventilation de ces chiffres nous aurions été les premiers à déclarer que ceux-ci étaient exacts. Mais il n'a pas voulu le faire. Je crois que M. Hales était présent. Il a demandé une ventilation et on lui a répondu que ces chiffres n'étaient pas disponibles, c'est aussi simple que cela.

**M. Saltsman:** Je ne veux pas poursuivre sur ce sujet-là davantage mais il est évident que nous n'interprétons pas de la même manière le terme «inexact».

**Le vice-président:** Merci, monsieur Saltsman. Y a-t-il d'autres questions? Cela complète le témoignage de la Fraternité canadienne des cheminots. J'aimerais remercier M. F. C. Johnston qui a pris le temps de venir ici et de nous présenter un mémoire intéressant.

**M. Johnston:** Merci.

**Le vice-président:** Est-ce que M. R. M. Veenis, le directeur régional du CN à London est encore ici? Avez-vous quelques commentaires, messieurs?

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement; je me demande s'il sera avec nous demain.

**Le vice-président:** J'ai cru comprendre qu'il avait un nouveau poste à Montréal et qu'il débutait le premier juin.

**M. Skoberg:** Nous avons un mandat ici en tant que membres du comité permanent des Transports et des Communications et sûrement il devrait y avoir quelqu'un du CN avec nous demain.

**Le vice-président:** Monsieur, j'en ai parlé à M. Veenis aujourd'hui et je lui ai demandé de nous envoyer un représentant de cette société mais je ne sais pas si ce sera possible.

**M. Skoberg:** Autrement dit, vous avez constaté qu'aucun représentant important ne pourra venir.

**Le vice-président:** Nous essaierons certainement lorsque nous serons de retour à Ottawa. Nous inviterons M. MacMillan s'il le faut.

**M. Skoberg:** M. Brown pourrait-il nous dire si quelqu'un du CN sera présent demain?

**M. A. Allan Brown (Avocat, Chemins de fer du CN):** Au début de la réunion, certains membres de votre comité ont demandé qu'un cadre du CN comparaisse ici; en raison de l'importance de la réunion nous avons été en mesure d'obtenir les services de M. Veenis; je disais ce matin au président que M. Veenis était ici présent et qu'il serait heureux de comparaître devant vous mais malheureusement on n'a pas eu recours à ses services au cours de la journée. M. Veenis comme je l'ai mentionné plus tôt a été transféré à Montréal et il a dû partir pour prendre son train.



[Text]

• 1812

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, on that point of order if I may, it appears to me that the people have been abandoned and the service was discontinued in this area after it became the CNR and the CPR. I agree with Mr. Hales when he, I believe, asked earlier whether or not we had somebody from the Canadian Pacific here. But the fact remains that people have come from a long, long way to be at these hearings and the CNR should also be here and make themselves available for the type of examination that the members of this Committee would like to conduct. It amazes me when Mr. Brown suggests that unfortunately Mr. Veenis, the area manager, was not able to stay here and unfortunately was not called, because we have other people here, a hell of a lot more important than the CNR representatives.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg, we have an agenda which I am presented with every morning and I think these people come down here, sit here all day; and I think they were good enough to come here and they should be heard first. This is the stand I take and I hope the Committee supports me.

**Mr. Skoberg:** Right. We agree with you 100 per cent.

**Mr. Brown:** Mr. Chairman, may I say a few words?

**The Vice-Chairman:** Mr. Brown.

**Mr. Brown:** On Monday, at London, I indicated to the Committee that because of the terms of reference of the Standing Committee of the House of Commons on Transport and Communications, the Canadian National Railways considered it very important that it had representatives here, and I came here along with two other representatives of the company as observers. I informed the Committee at that time that at the end of the hearings, if the Chairman of the Committee considered it desirable, the Canadian National Railways, on receipt of the various briefs, would be happy to present its submission after considering the various submissions which were presented here.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Brown. I would just like to point out that this Committee has been at four different cities and I believe the CNR has an obligation to be at all the hearings and if they want to have a representative at Walkerton, Ontario, tomorrow, we would be glad to listen to him.

The last brief is from the United Transportation Union, Lodge 1768, Preston, Ontario, represented by Mr. A. McGlynn. Mr. McGlynn.

**Mr. A. McGlynn (General Chairman, United Transportation Union, Lodge 1768, Preston, Ontario):** Mr. Chairman, members of the Committee. I have the briefest brief here for the last one of the day; it is only two pages long.

Mr. Chairman and Members. The officers and members of Preston Lodge 1768 of the United Transportation Union are supporting the mayors in the municipalities of Galt, Preston and Hespeler, in their bid to have the passenger services restored to their area, namely the CPR rail service passenger between the cities of Windsor and Toronto.

We too feel that the CPR has let the people down in this area by discontinuing passenger service between the above-mentioned cities.

While it is true that rail profitability lies in freight movement, it is important to have regard to the psychological impact on potential freight customers, whose daily transport needs are met by rail passenger services. A person who travels by rail and who is impressed with the quality

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Monsieur le président, au sujet de cette question de Règlement, je me permettrai de dire qu'on a abandonné ces gens et que le service a été supprimé dès que le CN et le CP ont pris en main l'exploitation. Je soutiens M. Hales qui a demandé tout à l'heure si quelqu'un du CP était présent. Il n'en reste pas moins que les gens doivent se déplacer sur de grandes distances pour venir comparaître à ces audiences et que le CN devrait aussi être présent afin que les membres du présent Comité puissent lui poser des questions. Ce qui m'étonne c'est que M. Brown ait indiqué que malheureusement, M. Veenis le directeur régional n'avait pas été convoqué car nous avons ici des personnes bien plus importantes que le représentant du CN.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg, nous devons respecter l'ordre du jour qu'on me remet chaque matin, et je pense que ces représentants qui se sont déplacés et ont siégé ici toute la journée devraient être entendus les premiers. Voilà ce que je pense et j'espère que le Comité me soutiendra.

**M. Skoberg:** Très bien. Nous sommes d'accord.

**M. Brown:** Puis-je dire quelques mots?

**Le vice-président:** Monsieur Brown.

**M. Brown:** Lundi, à London, j'ai indiqué que du fait du mandat reçu par le Comité permanent des transports et des communications, le Canadien National considérerait qu'il était de la plus haute importance d'envoyer des représentants et je suis venu avec deux représentants de la société, à titre d'observateurs. J'ai alors fait savoir au Comité qu'à la fin des audiences, si le président du Comité le souhaitait, le Canadien National, sera heureux de présenter son exposé après avoir étudié les différents mémoires qui seront soumis.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Brown. Je voudrais simplement faire remarquer que le présent Comité a siégé dans quatre villes différentes et que je pense que le CN se doit d'assister à toutes les séances; s'il veut envoyer demain un représentant à Walkerton, en Ontario, nous l'entendrons avec plaisir.

Notre dernier mémoire vient du Syndicat des travailleurs unis du transport, section 1,768, Preston, Ontario, dont le représentant est M. McGlynn. Monsieur McGlynn.

**M. McGlynn (directeur général, Syndicat des travailleurs unis du transport, section 1768, Preston, Ontario):** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, mon mémoire est le plus court, il n'a que deux pages.

Monsieur le président et les membres du Comité. Les dirigeants et les membres de la section 1768 de Preston du Syndicat des travailleurs unis du transport appuient les maires des municipalités de Galt, Preston et Hespeler, dans leur requête pour que l'on rétablisse les services de voyageurs dans la région, c'est-à-dire le service de trains voyageurs entre les villes de Windsor et Toronto.

Nous estimons aussi que le CP a abandonné les gens de cette région en supprimant son service de voyageurs entre les villes que je viens de citer.

Même si nous reconnaissons que la rentabilité des chemins de fer dépend du trafic de marchandises, il ne faut pas négliger l'effet psychologique sur les clients du service de marchandises, car lorsqu'un voyageur trouve la qualité



## [Texte]

of service naturally thinks of rail transport for freight. Thus to some extent passenger service Acts as a good public relations medium and an indirect sell for freight customers.

This flagrant disregard for rail passengers in the Galt area, with its many diversified industries, has surely meant a decline in freight revenues for the railway. As a working man on the railway all my life, I have seen with dismay the familiar pattern of the railroad exchanging good timetables for those that were of little use to the businessman, raising fares and putting passenger trains in sidings, resulting in further delays.

• 1817

If Canadian Pacific can convince the Commission that they cannot make a profit on passenger business, then some other agency should be under government sponsorship, such as the Gotrain now operating out of Toronto. At this time they are being subsidized also. However, all railway passenger service will eventually have to be government-operated. There are a number of ways this could be brought about: By entering into a RAILPAX style agreement with CP rail; by allowing CP rail to abandon its passenger runs and letting the CN pick up the slack; by nationalizing the roadbeds and forcing the railways to rend it from the government for any operations they want to carry out.

Any one of these proposals would improve passenger service, but they all contain in varying degrees the same weakness that has plagued public enterprise in Canada since the beginning: the burden for an unprofitable part of the CP rail's operation would be shifted to the public while profits from the rest of CP rail's empire would continue to fall into the hands of a few. Nationalization will help, but only if it is accompanied by a whole new approach to passenger transportation in this country which looks towards providing the best, most efficient transportation for the largest number of people and takes into account the economic and social costs and benefits of the transportation system to the Canadian population instead of the profit margins of the corporation.

The first step towards a more rational transportation policy is a complete review and rewriting of the country's transport legislation. In the meantime, if Canada is to be spared the financial burden of rebuilding a railway passenger system completely, we can, and should, strongly oppose any further abandonment of existing passenger trains against the day when the National Transportation Act will be revised and the government will operate a rail passenger service as the keystone of a truly balanced transportation network run in the interests of the public.

In the mid-fifties a good high-speed electric railway service in the San Francisco area suspended operations. Its right-of-way was sliced up like so much sausage and sold piecemeal. Seven years later the electorate of the same area voted a multimillion dollar bond issue to buy back the right-of-way and build a new railway to serve the same area. We are letting our rail service go down the drain in much the same way, and we will find, just as they did in San Francisco, that we will pay a high price of our shortsightedness. Thank you.

## [Interprétation]

du service excellente il songera naturellement à faire envoyer des marchandises de cette façon. Donc, d'une certaine façon, le service voyageur permet d'établir des relations publiques et profite indirectement au service marchandises.

Il n'y a pas de doute que la façon dont on a négligé les voyageurs qui prenaient le train dans cette région de Galt, région où l'industrie est très diversifiée, a diminué l'activité et les revenus du transport des marchandises par chemin de fer. J'ai travaillé pour les chemins de fer toute ma vie, j'ai été atterré de voir les sociétés ferroviaires remplacer de bons horaires par d'autres qui ne conve-

naient plus aux hommes d'affaires, augmenter les prix et laisser les trains de passagers sur les voies d'évitement, ce qui causaient d'autres retards.

Si le Canadien Pacifique arrive à convaincre la Commission que son service de voyageurs n'est pas rentable, il faudrait que le gouvernement subventionne un autre organisme, comme le *Go-train* en service actuellement à partir de Toronto. On le subventionne déjà. Cependant, il faudra éventuellement que le gouvernement assure lui-même les services aux voyageurs. Il y a plusieurs façons d'en arriver là; signer une entente ferroviaire pacifique avec le CP; lui permettre d'abandonner ses trains de passagers, et laisser le CN s'occuper du surplus de voyageurs; nationaliser les superstructures et obliger les sociétés ferroviaires à payer une location au gouvernement pour toutes les utilisations qu'elles en feraient.

N'importe laquelle de ces propositions améliorerait le service de passagers, mais elles comportent, toutes à des degrés divers, la faiblesse qui a toujours nui à l'entreprise privée au Canada: le fardeau du secteur non rentable du CP passerait sous la tutelle du gouvernement tandis que les profits de son empire ferroviaire continueraient à enrichir une minorité. La nationalisation ne serait bénéfique que si elle s'accompagnerait d'une conception nouvelle du transport des voyageurs au Canada, conception que viserait à offrir un excellent service à une majorité de personnes et qui tiendrait compte des coûts et avantages économiques et sociaux du système de transport pour les Canadiens plutôt que de chercher les profits au sens où l'entendent les sociétés.

La révision de la législation des transports constituerait la première étape vers une politique canadienne des transports plus rationnelle. Dans l'intervalle, si le Canada n'a pas à reconstituer complètement un système de transport pour les passagers, il faut s'opposer fortement à l'abandon d'autres trains de passagers jusqu'à ce que la Loi nationale sur les transports soit modifiée, et un système de transports des passagers équilibré qui répondra pleinement aux besoins des Canadiens mis en service par le gouvernement.

Au milieu des années 50, on a interrompu un bon service de train électrique rapide dans la région de San Francisco. On a partagé et revendue la concession à plusieurs sociétés. Sept ans plus tard, les électeurs de l'endroit ont voté l'émission d'obligations pour une valeur de plusieurs millions de dollars en vue de racheter la concession et de construire une nouvelle voie desservant la même région. Nous laissons notre service ferroviaire au petit bonheur comme ils l'ont fait à San Francisco. Il nous faudra payer cher l'erreur que nous commettons aujourd'hui. Je vous remercie.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McGlynn.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I have only about an hour's questions to ask.

**Mr. Hales:** On a point of order, Mr. Chairman.

**Mr. Skoberg:** Yesterday in London there was a representation to this Committee that there should be more employees on the Board of Directors of Canadian National which would thereby involve more employees in the decision-making process. Would you care to tell this Committee whether or not you agree with that philosophy?

**Mr. McGlynn:** Yes, I would agree with that philosophy.

**Mr. Skoberg:** Why.

**Mr. McGlynn:** Because of the experience they have with the operation of the railways, the day-to-day operation of the movement of passengers and freight.

**Mr. Skoberg:** If you had more employees on the Board of Directors and, therefore, more employees involved in the decision-making process now being carried on by officials of the CN, CP, or whatever, do you think this would cause a certain amount of friction within the organization itself?

**Mr. McGlynn:** Friction in what way?

**Mr. Skoberg:** If a decision were made to abandon a certain line or discontinue a certain passenger service and you had employees on the Board of Directors that were part and parcel of that decision-making process, do you believe that you might then run into a real problem?

**Mr. McGlynn:** I would say that the abandonment would be much longer taking place than it would without them on it.

**Mr. Skoberg:** Would you like to see at least equal representation on the board of directors, insofar as employees and employers are concerned?

• 1822

**Mr. McGlynn:** I would not say equal, but they should have good representation there.

**Mr. Skoberg:** If you did not have equal representation, then how could you possibly expect to have the type of situation that you just explained?

**Mr. McGlynn:** You would have a good voice by having more than one representation on that board.

**Mr. Skoberg:** May I ask whether your brotherhood made representation when the abandonment application was before the Canadian Transport Commission?

**Mr. McGlynn:** Yes, we have; in fact back as far as 1950. We took our licks on our little railroad in Preston, Galt and Hespeler, when they abandoned the whole passenger business. So we have been fighting the abandonment issue for 20 years; and I think it is going to take another 10 years before we can get the rail passenger back on the rails again.

**Mr. Skoberg:** In your opinion, and talking to the travelling public, do you believe that people now are coming to the position that rail passenger traffic is desirable?

[Interpretation]

**Le vice-président:** Merci, monsieur McGlynn.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'ai besoin d'une heure pour poser mes questions.

**M. Hales:** J'invoque le règlement monsieur le président.

**M. Skoberg:** On a proposé hier à London que le Conseil de direction du Canadien national comprenne plus d'employés, de sorte qu'un plus grand nombre d'employés participeraient à la prise de décisions. Partagez-vous cette opinion?

**M. McGlynn:** Oui, je la partage.

**M. Skoberg:** Quels sont vos motifs?

**M. McGlynn:** A cause de leur expérience quotidienne du fonctionnement des trains de voyageurs et de fret.

**M. Skoberg:** Si, effectivement, plus d'employés faisaient partie du Conseil de direction et participaient aux discussions prises actuellement par les hauts-placés du CP, du CN ou de je ne sais quoi, croyez-vous que cela créerait certaines frictions au sein de l'organisation?

**M. McGlynn:** Quel genre de frictions?

**M. Skoberg:** Si l'on décidait d'abandonner une ligne ou de discontinuer un service de passagers et que des employés participaient à cette décision, ne croyez-vous pas que cela pourrait créer des problèmes réels?

**M. McGlynn:** Leur présence au Conseil de direction avancerait la date de l'abandon d'une ligne plutôt qu'elle ne le repousserait.

**M. Skoberg:** Voudriez-vous que le conseil d'administration représente de façon égale les employés et les employeurs?

**M. McGlynn:** Je ne dirais pas de façon égale, mais il devrait certainement avoir une bonne représentation.

**M. Skoberg:** Si vous n'aviez pas une représentation égale, comment pourriez-vous obtenir le genre de situation que vous venez de nous expliquer?

**M. McGlynn:** Il y aurait plus d'un représentant au conseil.

**M. Skoberg:** Puis-je vous demander si votre fraternité est intervenue lorsqu'a été présentée la demande de suppression du service à la Commission canadienne des transports?

**M. McGlynn:** Oui, et ce depuis 1950, la suppression du service à Preston, Galt et Hespeler nous a porté un coup. Donc, nous luttons contre cette politique d'abandon depuis 20 ans. J'ai l'impression qu'il faudra encore 10 ans avant que le service de voyageurs soit rétabli.

**M. Skoberg:** D'après vous, et d'après les gens qui voyagent, croyez-vous que les gens veulent ce service?

[Texte]

**Mr. McGlynn:** Yes.

**Mr. Skoberg:** Would you elaborate on that, please?

**Mr. McGlynn:** There was an article written by a former fellow employee of mine who worked in the office in Galt, and he said that there was sufficient bus service running from the city of Galt to Toronto running each day and that the 401 was not a clogged highway yet; but I said that it is, that it has become that way today; that the traffic in and around the city is horrible.

**Mr. Skoberg:** Are you in a position to answer at all, insofar as the operators and the ticket agents are concerned?

**Mr. McGlynn:** No, this is just the running trades.

**Mr. Skoberg:** The reason I ask that, Mr. Chairman, is that I am wondering whether or not you are in the position to say if there is a demand for transcontinental service, not only feeding your area right here but feeding all other areas in Canada. Are you in a position to answer that?

**Mr. McGlynn:** Yes, I would say that there is. There are a lot of people who would like to travel by train since they cannot travel by aeroplane, for medical reasons, financial reasons.

**Mr. Skoberg:** Are they able to get accommodation on transcontinental trains or even local trains?

**Mr. McGlynn:** Not during the summer months—the holiday months of July and August.

**Mr. Skoberg:** Has your organization made that type of representation to the Minister of Transport?

**Mr. McGlynn:** I am not aware that they have.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Are there any further questions? No? Then that concludes the hearing of the brief of the United Transportation Union, Lodge 1768, Preston, Ontario. Thank you, Mr. McGlynn.

Gentlemen, this concludes the hearing of the Transport and Communications Committee on the briefs at Stratford, Ontario. We will now move to the Hartley Hotel at Walkerton.

This meeting is adjourned until 9.30 a.m. tomorrow.

[Interprétation]

**M. McGlynn:** Certainement.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous en parler davantage?

**M. McGlynn:** Un de mes anciens compagnons de travail a écrit un article disant que le service d'autobus de Galt à Toronto était suffisant, et que la route 401 n'était pas encore encombrée; mais je lui ai dit le contraire, car la circulation autour de la ville est devenue incroyable.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous donner des précisions en ce qui a trait aux conditions et aux contrôleurs?

**M. McGlynn:** Non, ceci n'a trait qu'au syndicat des cheminots.

**M. Skoberg:** La raison pour laquelle j'ai posé cette question, monsieur le président, c'est que je me demandais s'il peut être question d'un service transcontinental, et non pas seulement de votre région. Pouvez-vous me répondre là-dessus?

**M. McGlynn:** Oui, je dirais qu'il en est question. Il y a beaucoup de gens qui désirent voyager en train car plusieurs ne peuvent prendre l'avion pour des raisons de santé ou financières.

**M. Skoberg:** Peuvent-ils le faire par train transcontinental ou alors par train local?

**M. McGlynn:** C'est impossible l'été, durant les mois de vacance, juillet et août.

**M. Skoberg:** Votre organisme est-il intervenu en ce sens auprès du ministre des Transports?

**M. McGlynn:** Je ne pourrais le dire.

**M. Skoberg:** Merci.

**Le vice-président:** Y a-t-il d'autres questions? Non? Donc, ceci termine l'audience du mémoire du Syndicat uni des transports, section 1768, Preston (Ontario). Merci, monsieur McGlynn.

Messieurs, ici prend fin l'audience du Comité sur les Transports et les Communications de Stratford en Ontario. Nous irons maintenant à l'hôtel Hartley à Walkerton.

La séance est ajournée jusqu'à 9 h 30 demain matin.



## Appendix TC-10

## APPENDICE TC-10

**CN**

— A better way to travel —

**STRATFORD  
KITCHENER  
GUELPH  
BRAMPTON  
to  
TORONTO**

	†	*			
Leave Stratford		6.45 am	1.30 pm	8.50 pm	
Leave Kitchener		7.14 am	2.00 pm	9.20 pm	
Leave Guelph	6.30 am	7.38 am	2.24 pm	9.44 pm	
Leave Brampton	7.15 am	8.14 am	3.02 pm	10.20 pm	
Arrive Toronto	8.00 am	8.55 am	3.40 pm	11.00 pm	

**TORONTO  
to  
BRAMPTON  
GUELPH  
KITCHENER  
STRATFORD**

	x	†	*		
Leave Toronto	8.00 am	4.45 pm	5.25 pm	6.50 pm	11.05 pm
Arrive Brampton	8.45 am	5.22 pm	6.18 pm	7.26 pm	11.43 pm
Arrive Guelph	9.26 am	6.03 pm	7.05 pm	8.00 pm	12.22 am
Arrive Kitchener	9.50 am	6.27 pm		8.22 pm	12.45 am
Arrive Stratford	10.17 am	6.54 pm		8.50 pm	1.15 am
Arrive London	11.05 am				
Leave London				8.05 pm	
Arrive Guelph	9.40 am				

x Daily except Sat.

† Daily except Sat., Sun. &amp; Holidays.

\* Daily except Sun.

**CN**

— Une meilleure façon de voyager

**STRATFORD  
KITCHENER  
GUELPH  
BRAMPTON  
à  
TORONTO**

	†	*			
Départ de Stratford		6.45	13.30	20.50	
Départ de Kitchener		7.14	14.00	21.20	
Départ de Guelph	6.30	7.38	14.24	21.44	
Départ de Brampton	7.15	8.14	15.02	22.20	
Arrivée à Toronto.	8.00	8.55	15.40	23.00	

**TORONTO  
à  
BRAMPTON  
GUELPH  
KITCHENER  
STATFORD**

	x	†	*		
Départ de Toronto	8.00	16.45	17.25	18.50	23.05
Arrivée à Brampton	8.45	17.22	18.18	19.26	23.43
Arrivée à Guelph	9.26	18.03	19.05	20.00	0.22
Arrivée à Kitchener	9.50	18.27		20.22	0.45
Arrivée à Stratford	10.17	18.54		20.50	1.15
Arrivée à London	11.05				
Départ de London				20.05	
Arrivée à Guelph	9.40				

x Quotidiennement sauf le sam.

† Quotidiennement sauf les sam. dim. &amp; jours fériés

\* Quotidiennement sauf le dim.

## APPENDIX TC-11

By Law No. 238

A By Law to provide for the appropriation of the money to be paid to the Municipality of the Town of Galt by the Ontario Government in accordance with the Municipality Loan Fund Act 36 Vic. Cap. 47

Whereas by said Act it is enacted that the Municipal Council of any Municipality entitled to money under said Act may and at any time after the First day of February One thousand eight hundred and seventy four, pass a By-Law appropriating the said money to and of the purposes mentioned in the 12th Section of said Act.

And whereas the Municipality of the town of Galt, grouped together with the Township of North Dumfries, did along with the municipality of said Township on the thirty first day of July One thousand eight hundred and seventy three pass a By Law asking the County Council of the County of Waterloo to enact a By-Law granting a bonus of One hundred and two thousand dollars in aid of the Credit Valley Railway which By Law was passed by said Council submitted to the Ratepayers of said Municipalities, and by them ratified and confirmed, the said By-Law providing for the issuing of Debentures to the amount of said bonus, and for the assessing of said Municipalities annually in a sum sufficient to pay the Interest and within Seventy Years the Principals of said Debentures.

Be it therefore enacted by the Municipal Council of the Town of Galt duly convened under and acting by authority of the Municipal Institutions Act, and it is hereby enacted by authority of the same:

That the money received from the Ontario Government by the Municipal Council of the Town of Galt with Interest accruing thereon be deposited with the Merchants Bank of Canada at Interest and applied as required for the redemption of the Debentures given in aid of the Credit Valley Railway, or Debentures previously issued by the said Town of Galt for the erection of the Town hall and Central School, or for the payment of interest thereon, so far as the money received from the Ontario Government will go—and that said money or any part of it shall in no case be applied to any other way than as aforesaid.

Adam Ker  
Mayor  
John G. Dykes  
Clerk

Passed  
February 16th, 1874

## APPENDICE T.C.-11

Arrêté municipal n° 238

Arrêté municipal prévoyant l'affectation de crédits devant être versés par le gouvernement de l'Ontario à la municipalité de la ville de Galt en vertu de la loi sur les fonds de prêts aux municipalités. 36 Vic. Chap. 47

Attendu qu'en vertu de ladite loi il est décrété que le conseil municipal de toute municipalité ayant droit à des crédits conformément à ladite loi, est autorisé, à toute date après le 1<sup>er</sup> jour de février 1874, à adopter un arrêté attribuant ladite somme aux fins mentionnées au 12<sup>e</sup> article de ladite loi.

Et attendu que la municipalité de la ville de Galt, associée à la commune de North Dumfries, le 31<sup>e</sup> jour de juillet 1873, a adopté, ainsi que la municipalité de ladite Commune, un arrêté municipal demandant au conseil de comté du comté de Waterloo d'adopter un arrêté accordant une indemnité de \$12,000 comme aide à la *Credit Valley Railway*, cet arrêté a été adopté par ledit conseil qui l'a soumis aux contribuables desdites municipalités, lesquelles l'ont ratifié et confirmé, ledit arrêté prévoyant l'émission d'obligations pour un montant équivalent et l'imposition annuelle aux dites municipalités d'une somme suffisante pour payer les intérêts et dans un délai de 70 ans le principal desdites obligations.

Par conséquent, qu'il soit décrété par le conseil municipal de la ville de Galt dûment réuni et agissant en vertu de la loi sur les institutions municipales, et qu'il soit décrété en vertu de la même loi.

Que la somme versée par le gouvernement de l'Ontario au conseil municipal de la ville de Galt et les intérêts qui en résultent soient déposés à intérêt à la *Merchants Bank of Canada* et utilisée comme il est exigé au remboursement des obligations accordées comme aide à la *Credit Valley Railway*, ou des obligations émises antérieurement par ladite ville de Galt pour la construction de l'hôtel de ville et de l'école centrale, ou encore au paiement des intérêts qui en résultent, jusqu'à épuisement de la somme reçue du gouvernement de l'Ontario, et que ladite somme ou une partie quelconque de celle-ci ne soit en aucun cas employée d'autre façon que celle qui a été mentionnée.

Le maire  
Adam Ker  
Le greffier  
John G. Dykes

Adopté  
le 16 février 1874



## APPENDIX TC-12

Brief by the Town of Fergus to the Standing Committee  
on Transport and Communications

The Town of Fergus has no Railway Passenger Service. We deplore this state of affairs for several reasons:

- (a) The alternative Public Transportation methods are inadequate.
- (b) There are a number of Fergus residents who do not own automobiles.
- (c) Many of the older residents feel they are losing that part of the Canadian Heritage which built this nation.
- (d) Many of us feel that Railway Companies have renege on their agreement with the Canadian Government and the Canadian People which set them up originally with Public Funds.
- (e) We feel that whatever services are being provided, are being provided solely for the benefit of the large financial centres and that the rest of the population is being forced to use the automobile regardless of their desire, health or financial situations.

Before dealing with each of these points separately we would like to concede that the Railways were losing money in certain of the Railway Passenger Service areas and that there was a decreasing number of the population using the Passenger Service. Having said that, we must make a comparison with the rates of development over the last 100 years since the inception of Railway Service in Canada. It is a well known fact that Society at the time of the Railways beginning, was very dependent on the Railways, and that the Passenger Service at the time filled a need. However since that time, Society has developed and improved at a much faster rate than the Railway Service. It is reasonably safe to say that Railway Passenger Service in the past 20 years has not adequately filled a need. We therefore conclude that the lack of revenue from Passenger Service is not the fault of the Public. It is the fault of the Railway for not keeping pace with development.

The first of the points mentioned was the alternative Public Transportation. The only Public Transportation serving the Town of Fergus is the Grey Coach Lines Limited. They have a daily chedule.

	North bound arrives Fergus	South bound leaves Fergus
Daily except Sunday	6:40 p.m.	10:20 a.m.
Sunday	8:40 p.m.	7:20 p.m.
Tuesdays	11:40 a.m. Tuesday	7:20 p.m.
Fridays	Friday	
Saturdays	Saturday Sunday	
Saturday	2:09 p.m. Saturdays (Mount Forest)	3:41 p.m.

## APPENDICE TC-12

MÉMOIRE DE LA VILLE DE FERGUS À LA  
COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS EN  
VUE D'AUDIENCES PUBLIQUES

La ville de Fergus n'a pas de service ferroviaire de voyageurs. Nous regrettons cette situation pour les raisons suivantes:

- a) les autres moyens de transport en commun sont insuffisants.
- b) De nombreux habitants de Fergus ne possèdent pas de voitures.
- c) Nombreux sont les habitants âgés qui ont l'impression de perdre la part de l'héritage canadien qui a permis d'édifier notre pays.
- d) Beaucoup d'entre nous estiment que les sociétés ferroviaires ont renié leur accord avec le gouvernement et avec la population du Canada qui leur avaient initialement permis de s'installer grâce à des fonds publics.
- e) Selon nous, quels que soient les services fournis, ils le sont uniquement au profit des grands centres financiers et le reste de la population est obligé de se servir d'une voiture, sans qu'on tienne aucun compte des préférences, de l'état santé ou de la situation financière de chacun.

Avant d'examiner chaque point en particulier, nous tenons à reconnaître que les sociétés ferroviaires perdaient de l'argent dans certains secteurs et que le nombre de voyageurs allaient en décroissant. Cela dit, il faut comparer les taux d'expansion au cours de ces cent dernières années, depuis la création des services ferroviaires au Canada. C'est un fait bien connu qu'au début, la population dépendait énormément des chemins de fer et que le service voyageur a alors répondu à un besoin. Mais depuis, la population a évolué et s'est améliorée à un rythme beaucoup plus rapide que les services ferroviaires. On peut dire, sans grand risque de se tromper, que les services voyageurs ne sont plus à la hauteur des besoins depuis vingt ans. Nous en concluons donc que s'ils ne font plus leur affaire, ce n'est pas la faute du public; c'est celle des sociétés ferroviaires qui n'ont pas su suivre l'évolution.

Le premier point que nous avons mentionné avait trait aux autres moyens de transport en commun. Le seul qui desserve la ville de Fergus est la «Grey Coach Lines Limited». L'horaire quotidien de cette société est le suivant:

	Destination nord, arrivée à Fergus	Destination sud, arrivée à Fergus
Tous les jours, sauf le dimanche Dimanche	18h. 40 20h. 40	22h. 20 19h. 20
Mardi	11h. 40	19h. 20
Vendredi		Vendredi
Samedi		Samedi Dimanche
Samedi	14h. 09 (Mount Forest)	15h. 41

The reasons we call the service inadequate are two-fold.

First, the destination. In order to leave Fergus and return the same day, one must travel south. Every timetable entry going north bound takes place after 6:00 p.m. except Tuesdays, Fridays and Saturdays. This means overnight accommodation before one can return the following day on a south bound bus.

The second problem is that of time. Most businesses are closed on Monday, and some take the opportunity to travel to Toronto to do their re-ordering. The bus leaves Fergus at 10:20 a.m. to connect with a bus leaving Guelph at 11:10 a.m. If it is express, it arrives in Toronto at 12:30 noon, or if it goes through Brampton, it gets to Toronto at 1:30 p.m. This leaves less than 3 hours to eat, do one's business and return to the Bus Depot to catch the Guelph bus at 4:20 p.m. arriving in Guelph at 5:45 p.m. and finally returning to Fergus on the evening north bound leaving Guelph at 6:05 p.m.

This brings us to the second point, "people without cars". There is quite a large section of the population which can not drive a car. The old adage that a car is a necessity is only true if there is no alternative, (i.e. Public Transportation). Those under sixteen, the very old, those who are physically not capable of driving, those who are medically and mentally unfit to drive, and those who are financially incapable of affording an automobile, all fall into the category of "people without cars". They are not necessarily being denied the right to travel, but they are being severely restricted in the manner and convenience in which they can travel.

The third point stated that some of us were worried that we were losing that part of the Canadian Heritage which built this Nation. The growth and development of industry and commerce has gone hand in hand with railway transportation. This hearing is concerned only with the Passenger Service, and yet, many of us do not understand why we should get rid of something which has been built up over the last 100 years and replaced because it is more economical to deal in freight. We have lost a historical part of the beginnings of this Country, and we have nothing to replace it, or show that it was ever here.

Si nous disons que ce service est insuffisant, c'est pour deux raisons:

En premier lieu, la destination. Si l'on veut quitter Fergus et y revenir le même jour, il faut se diriger vers le sud. Tous les départs vers le nord ont lieu après 18 h. 00, sauf le mardi, le vendredi et le samedi. C'est donc dire qu'il faut trouver à se loger pour la nuit avant de pouvoir rentrer le lendemain par un autobus en direction du sud. La deuxième difficulté tient à une question de temps. La plupart des magasins étant fermés le lundi, certains commerçants en profitent pour aller à Toronto renouveler leurs commandes. L'autobus quitte Fergus à 10 h. 20 pour assurer la correspondance avec un autobus qui quitte Guelph à 11 h. 10. Si ce dernier est direct, il arrive à Toronto à 12 h. 30 ou, s'il passe par Brampton, à 13 h. 30. Cet horaire ne laisse donc en tout que trois heures pour manger, s'occuper de ses affaires et revenir à la gare pour prendre à 16 h. 20 l'autobus de Guelph où il arrive à 17 h. 45 et revenir finalement à Fergus par un bus du soir en direction du nord qui quitte Guelph à 18 h. 05.

Nous arrivons ainsi au second point, «les personnes sans voiture». Une bonne partie de la population ne sait pas conduire. L'adage qui fait d'une voiture une nécessité n'est vraie que s'il n'y a pas d'alternative, (c'est-à-dire de moyens de transport en commun). Ceux qui sont âgés de moins de 16 ans, les personnes très âgées, ceux qui sont physiquement incapables de conduire, ceux qui médicalement ou mentalement sont inaptes à conduire et ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter une voiture, forment tous ensemble la catégorie des «personnes sans voiture». Elles ne sont pas pour autant privées du droit de voyager, mais elles sont très limitées quant au mode de transport et à sa commodité.

Nous avons dit en troisième lieu que certains d'entre nous s'inquiétaient de perdre une partie du patrimoine canadien qui a construit cette nation. L'essor et le développement de l'industrie et du commerce vont de pair avec le transport ferroviaire. Cette audience ne s'intéresse qu'au service des voyageurs et pourtant, nombre d'entre nous ne comprennent pas pourquoi nous devrions nous défaire de quelque chose qui a été construit au cours du dernier siècle et remplacé, étant donné qu'il s'agit d'un système de transport de marchandises plus rentable. Nous avons perdu un élément historique des débuts de ce pays et nous n'avons rien à lui substituer ou qui en commémore l'existence.

Le point suivant se rapporte de près au précédent: nous avons la pénible impression que les chemins de fer ont renié leur accord avec le peuple canadien. Nous ne suggérons pas que ces choses soient maintenues quel qu'en soit le prix, surtout s'il s'agit d'impôts. Mais les chemins de fer du Canada n'existeraient pas sans les deniers publics et les subventions du gouvernement. Nous n'entrons pas dans les détails des accords et de la loi de ce temps; rappelons toutefois brièvement qu'en vertu d'accords réciproques, les deniers publics ont été affectés à la construction de chemins de fer. Ces derniers ont convenu de leur côté d'établir et de maintenir le transport en commun. Les chemins de fer se sont développés dans bien des domaines depuis ce temps, et ils s'intéressent maintenant à l'hôtellerie, aux compagnies de paquebot et à leurs filiales, mais on n'en tient aucun compte lorsqu'on décide de maintenir ou de supprimer le service des voyageurs dans une région



This point is very closely related to the next, and that is that we have a very uncomfortable feeling that the Railways have reneged on their agreement with the Canadian people. We are not suggesting that these things be retained at any cost, especially a cost on the tax dollar. However, the beginning of railways in Canada were actually established by Public Funds and Government support. Without going into the details of the agreements and legislation of the time, let us state for the sake of brevity that there were reciprocal agreements made by which Public money was used to establish the railways. In turn, the railways were to establish and maintain Public Transportation. The railways have developed in many fields since the old days, and they are now concerned with Hotel chains, Steamship lines and subsidiary Companies, none of which is taken into consideration when retaining or dispensing of Passenger Service in a local area is being decided. We believe it should be taken into consideration, since the same Public Money which established the railways in the first place is repayable from the whole company, not just a part of it. These subsidiary Companies would not have been established had the proceeds of profit from the parent company not been available.

This brings us to the last point, we feel that whatever services are available are in business only to serve the large financial districts, seemingly at the expense of the smaller rural areas and certainly at the expense of the individual who is forced to use the automobile because of the lack of alternative transportation. However, Regional Disparity has been with us for some time, and we cannot hold the railway as the only example of this type of problem. We can hardly expect Private Enterprise to go along with Government Policy on equalizing regional disparities, if one of the biggest offenders is the railway.

In conclusion, we must comment on the fact that this Brief has studiously avoided any facts and figures which document financial reasons for and against retaining Passenger Service. We have, instead, tried to express some of the feelings that the people have in this Community. We hope that the Canadian Transport Commission will carefully weigh the dollars and cents of running big business with the feelings of the people that the business supposedly serves. We believe that there is a moral obligation upon the Government, to see that the railways continue to provide Passenger Service. We sincerely hope that a financial answer can be found by those concerned to provide us with this service in some form. Perhaps the C.N.R. is on the right track with the introduction of the Servocentre Concept. If this could be adopted to local passenger service, it may mean the return of the railway as a link between Communities in this part of Canada.

All of which is respectfully submitted  
FERGUS COUNCIL

donnée. Nous croyons qu'on devrait en tenir compte, vu que ces mêmes deniers publics qui ont servi au tout début à établir le chemin de fer doivent être remboursés par toute la société, et non pas par une partie seulement. Ces filiales n'auraient pas été établies sans les profits tirés de la société-mère.

Ce qui nous amène à notre dernier point; nous trouvons que les services existants ne sont exploités qu'au profit des régions financièrement importantes, et apparemment aux dépens des régions rurales de moindre importance et, à coup sûr, aux frais de l'individu, qui est contraint d'utiliser sa voiture étant donné l'absence de tout autre mode de transport. Toutefois, la disparité régionale existe ici depuis quelque temps déjà et nous ne saurions citer le chemin de fer comme seul exemple de ce genre de problème. Nous ne pouvons vraiment nous attendre à ce que l'entreprise privée prête son concours au gouvernement pour aplanir les disparités régionales si l'une des causes principales en est le chemin de fer.

Disons en guise de conclusion que nous avons dans la rédaction du présent mémoire soigneusement évité les données et les chiffres étayant les arguments financiers pour ou contre le maintien d'un service de voyageurs. Nous avons essayé plutôt d'exprimer en partie le sentiment de notre population. Nous espérons que la Commission canadienne des transports s'efforcera de concilier l'aspect financier de la gestion d'une affaire importante avec les intérêts des usagers du service que cette affaire est sensé rendre. Nous croyons que le gouvernement est moralement obligé d'assurer la permanence d'un service des voyageurs. Nous espérons sincèrement que ceux qui sont chargés de nous rendre ce service sous une forme ou sous une autre parviendront à trouver la solution de ce problème financier. Peut-être le CN est-il dans la bonne voie en introduisant la formule servo-centre. Si cette idée pouvait être adaptée au service des voyageurs régional, il serait alors possible pour le chemin de fer de continuer à relier les diverses communautés de cette partie du Canada.

Ce mémoire vous est présenté respectueusement par

LE CONSEIL DE LA MUNICIPALITÉ  
DE FERGUS.

























B1 X6 27  
722

Government  
Publications

HOUSE OF COMMONS

**Corrected Issue No. 13**

Thursday, June 1, 1972

Walkerton, Ontario

**Chairman: Mr. H.-Pit Lessard**

CHAMBRE DES COMMUNES

**Fascicule no 13 corrigé**

Le jeudi 1er juin 1972

Walkerton, Ontario

**Président: M. H.-Pit Lessard**

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Passenger Service in

South Western Ontario

CONCERNANT:

Service voyageur dans

le sud-ouest de l'Ontario

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand  
Buchanan  
Danforth  
Duquet  
Forget

Hales  
Howe  
Loiselle  
Matte  
McKinley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

McNulty  
Noble  
Roberts  
Rock

Saltsman  
Skoberg  
Whelan  
Whicher—(20).

(Quorum 11)

*Greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

This Corrected Issue replaces Issue No. 13.

Page 100 has been corrected.

Ce fascicule corrigé remplace le fascicule no 13.

La page 100 a été corrigée.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

Thursday, June 1, 1972  
(23)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Walkerton, at 9.40 a.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*), presiding.

*Members present:* Messrs. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Skoberg, Turner (*London East*) and Whicher—(9).

*Witnesses:* From the CNR: Mr. R. M. Veenis, Area Manager. Mayor Arthur Brown of Walkerton. Mr. Warden H. Davis of Bruce County. From the City of Owen Sound: Mayor R. M. Rutherford; Mr. R. M. Campbell, Chamber of Commerce. Mr. Lindsay Inglis, Reeve, Grey County. From the town of Southampton: Rev. Richard Anions, Councillor.

The Committee had for consideration the adequacy of the passenger service in South Western Ontario.

The witnesses presented their views to the Committee and were questioned by the members thereon.

*Ordered:* That the brief presented by Mayor Brown be printed as an appendix (*see appendix TC-13*).

*Ordered:* That the brief presented by Reeve Inglis be printed as an appendix (*see appendix TC-14*).

At 12.25 p.m. the Committee adjourned until 2.00 p.m.

# AFTERNOON SITTING (24)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Walkerton, at 2.05 p.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*), presiding.

*Members present:* Messrs. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Skoberg, Turner (*London East*) and Whicher—(9).

*Witnesses:* From the town of Chesley—Mayor Douglas Middleton; Mr. Roy Kennedy. From the town of Harriston—Mr. R. Murphy. From the town of Hanover—Rev. Swan, Mayor. Mr. Murray Gaunt, M.P.P. for Huron-Bruce. From the Wingham Business and Professional Women's Club—Mrs. Kathleen Forgie, President; Miss Yvonne McPherson, Past President. From Maryborough Township Senior Citizens—Mr. James Thompson, President. Mr. Jack White, Kincardine, Ontario. Mr. K. G. Shellington, Hanover, Ontario. Mr. H. E. Schlenker, Port Elgin, Ontario. Mr. J. R. Lowry, Ripley, Ontario. Mr. Peter Oehm, "Go North Committee", Toronto, Ontario. Mr. Crawford Douglas, CKNX-TV, Wingham, Ontario. Mr. N. R. Robertson, Walkerton, Ontario.

The Committee resumed consideration of the adequacy of the passenger service in South Western Ontario.

The witnesses presented their views to the Committee and were questioned by the members thereon.

*Ordered:* That letters transmitted to the Committee by Mayor Middleton be printed as an appendix (*see appendix TC-15*).

## PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 1<sup>er</sup> juin 1972  
(23)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 40, à Walkerton. Le vice-président, M. Turner (*London Est*), occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Skoberg, Turner (*London Est*) et Whicher—(9).

*Témoins:* du *Canadien National*: M. R. M. Veenis, gérant de district. Le maire de Walkerton, M. Arthur Brown. M. Warden H. Davis du comté de Bruce. De la ville de Owen Sound: Le maire, M. R. M. Rutherford; M. R. M. Campbell, de la Chambre de Commerce. M. Lindsay Inglis, bailli, du comté de Grey. De la ville de Southampton: Le révérend Richard Anions, conseiller.

La question à l'étude était le service-voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario.

Les témoins font connaître leur opinion et les membres du Comité leur posent des questions sur ce rapport.

*Il est décidé:* que le mémoire présenté par le maire, M. Brown, soit imprimé en annexe aux délibérations (*voir Appendice TC-13*).

*Il est décidé:* que le mémoire présenté par le bailli, M. Inglis, soit annexé aux délibérations (*voir Appendice TC-14*).

A 12 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 2 h de l'après-midi.

# SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (24)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 14 h 5, à Walkerton. Le vice-président, M. Turner (*London-Est*), occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Skoberg, Turner (*London Est*), et Whicher—(9).

*Témoins:* De la ville de Chesley: Le maire, M. Douglas Middleton; M. Roy Kennedy. De la ville de Harriston—M. R. Murphy. De la ville de Hanover—M. le maire, le révérend Swan. M. Murray Gaunt, député provincial de Huron-Bruce. Du Wingham Business and Professional Women's Club—la présidente, M<sup>me</sup> Kathleen Forgie; l'ex-présidente, M<sup>lle</sup> Yvonne McPherson. Du Maryborough Township Senior Citizens—le président, M. James Thompson. M. Jack White, Kincardine, Ontario. M. K. G. Shellington, Hanover, Ontario. M. H. E. Schlenker, Port Elgin, Ontario. M. J. R. Lowry, Ripley, Ontario. M. Peter Oehm, «Go North Committee», Toronto, Ontario. M. Crawford Douglas, CKNX-TV, Wingham, Ontario. M. N. R. Robertson, Walkerton, Ontario.

Le Comité reprend l'étude de la question portant sur le services-voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario.

Les témoins font connaître leur opinion et les membres du Comité les questionnent à ce propos.

*Il est décidé:* Que les lettres transmises au Comité par le maire, M. Middleton, soient annexées aux délibérations du Comité (*voir Appendice TC-15*).



*Ordered:* That the brief presented to the Committee by Dufferin County be printed as an appendix (*see appendix TC-16*).

*Ordered:* That the brief presented by Wingham Senior Citizens be printed as an appendix (*see appendix TC-17*).

*Ordered:* That the brief presented by J. Randall Lowry be printed as an appendix (*see appendix TC-18*).

*Ordered:* That the brief presented by Peter Oehm be printed as an appendix (*see appendix TC-19*).

*Ordered:* That letters which were forwarded to the Committee by interested parties be printed as an appendix (*see appendix TC-20*).

At 5.30 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

*Il est décidé:* que le mémoire présenté au Comité par le comté de Dufferin soit annexé aux délibérations du Comité (*voir Appendice TC-16*).

*Il est décidé:* que le mémoire présenté par les citoyens âgés de Wingham soit annexé aux délibérations du Comité (*voir Appendice TC-17*).

*Il est décidé:* que le mémoire présenté par M. J. Randall Lowry soit annexé aux délibérations du Comité (*voir Appendice TC-18*).

*Il est décidé:* que le mémoire présenté par M. Peter Oehm soit annexé aux délibérations du Comité (*voir Appendice TC-19*).

*Il est décidé:* que les lettres qui ont été transmises au Comité par les parties intéressées soient annexées aux délibérations du Comité (*voir Appendice TC-20*).

A 17 h 30, le Comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier suppléant du Comité*  
Charles Bellemare

*Acting Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronics Apparatus)

Thursday, June 1, 1972.

• 0943

[Texte]

**The Vice-Chairman:** I call the meeting to order.

Ladies and gentlemen, welcome to the hearings of the Standing Committee on Transport and Communications. The members of this Committee have been authorized by an order passed in the House of Commons to visit the cities of London, Chatham, Stratford, and the town of Walkerton, Ontario, and to hold hearings and take evidence on the adequacy of passenger service in Southwestern Ontario.

We will follow our usual procedure of asking the witnesses to make an opening statement, followed by questioning by the various members of this Committee.

At this time I would like to call Mr. R. M. Veenis, Area Manager of the CNR, who was requested to appear to answer questions. Have you an opening statement, Mr. Veenis?

**Mr. R. M. Veenis (Area Manager, Canadian National Railways):** I would like to make a couple of remarks, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Veenis, Area Manager of the CNR.

**Mr. Veenis:** Mr. Chairman, members of the Committee, ladies and gentlemen. We felt it was desirable for us to come up here in view of some of the earlier briefs and reiterate CNR policy in so far as passenger service is concerned.

It is CNR policy to stay in the passenger business and while we are in it to run an efficient and serviceable operation. At the same time we feel that many services are not commercially viable and in fact it seems to be proven that there are very few of these in Canada, so that it calls for some other criterion to be used to justify the passenger service.

**The Vice-Chairman:** All right, Mr. Veenis.

**An hon. Member:** Now you are under attack.

**Mr. Veenis:** In this particular area, of course, there has been this factor of discontinuance. We would like to state again that the discontinuance was arranged after hearings in which the CNR followed the procedures as laid down in the National Transportation Act, and evidently the members of the tribunal who sat in on those hearings decided that there was not sufficient public need or it was not in the public interest to carry on the six services that were operating in this area.

When we come in and ask for these discontinuances, let us be fair as far as CNR is concerned, we are asking really for people to declare that they are in the public interest and that we are perfectly willing to operate these services and that we are seeking the subsidy for the losses.

That is our policy generally, and it applies to the other applications that we have at this moment.

• 0948

It is fair to say, I think, that all the other modes of transportation are subsidized in some form or other in

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 1<sup>er</sup> juin 1972

[Interprétation]

**Le vice-président:** La séance est ouverte.

Mesdames et messieurs, je vous souhaite la bienvenue aux audiences publiques du Comité permanent des transports et des communications. Les membres du Comité ont été autorisés par un décret adopté à la Chambre des communes à se rendre dans les villes de London, Chatham, Stratford et Walkerton (Ontario), à y tenir des séances publiques et à y entendre des témoignages au sujet de la situation du service voyageur dans le sud-ouest de l'Ontario.

Nous suivrons notre procédure habituelle, c'est-à-dire que nous demanderons aux témoins de faire une déclaration préliminaire, pour ensuite répondre aux questions des différents membres du Comité.

J'aimerais maintenant convoquer M. R. M. Veenis, gérant régional du CN, à qui l'on a demandé de comparaître pour répondre à des questions. Est-ce que vous avez une déclaration préliminaire à faire, monsieur Veenis?

**M. R. M. Veenis (gérant régional, Chemins de fer nationaux du Canada):** J'aimerais faire quelques observations, monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Veenis, gérant régional du CN a la parole.

**M. Veenis:** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, mesdames et messieurs. Nous avons cru qu'il était opportun que nous venions témoigner ici, à la suite des mémoires qui ont déjà été présentés, pour formuler à nouveau la politique du CN en ce qui concerne le service voyageur.

Le CN a pour politique de continuer d'assurer le transport des voyageurs, et tant qu'il le fera, il entend offrir un service efficace et convenable. Nous croyons quand même que plusieurs services qui sont offerts ne sont pas rentables, et en fait il semble manifeste qu'il y en ait très peu qui le soient au Canada. Par conséquent il faut donc utiliser quelque autre critère pour justifier le service voyageur.

**Le vice-président:** Très bien, monsieur Veenis.

**Une voix:** Maintenant, vous allez faire face à l'attaque.

**M. Veenis:** Dans cette région en particulier, il y a eu, bien sûr, l'interruption du service. Nous aimerions affirmer à nouveau que cette interruption a été faite à la suite des audiences au cours desquelles le CN a suivi les procédures fixées par la Loi nationale sur les transports, et il est évident que les membres du tribunal qui ont siégé lors de ces audiences ont décidé que la demande n'était pas suffisante, ou que le public n'était pas assez intéressé pour que l'on continue d'offrir les six services qui existaient dans la région.

Lorsque nous venons demander la permission d'interrompre des services de ce genre, il faut être juste à l'égard du CN, en disant qu'il demande vraiment aux gens de déclarer que ces services sont dans l'intérêt général et que nous sommes tout à fait disposés à continuer de les offrir dans ces conditions en demandant des subventions pour les pertes subies.

Voilà notre politique générale, et elle s'applique à toutes les autres demandes qui sont en instance présentement.



[Text]

Canada and it seems only fair that the railways should not be asked to carry a burden of losses for passenger services.

We believe we have made an honest effort over the years to prove that passenger service can be attractive and that it can do a useful job. We have had red, white and blue fares and we have tried the Rapido and we have had Tempo trains in the Southwest Ontario area. Generally speaking—and I am speaking to a degree from a localized viewpoint since my jurisdiction has been London—the service around there, in my view, is very good. The equipment is fairly new, it is kept clean and the on-time performance is really as good as you will find anywhere in the country and in fact a great deal better.

In the three years that I have been in London, our handlings have gone up, as I recall, something like 5 per cent per year. So there are many people who like the operation which we run.

**The Vice-Chairman:** Order, please. Mr. Veenis.

**Mr. Veenis:** Some comments were made in some of the earlier briefs about the station in London and I realize that we are a bit off that particular area now. The London station in our view is a most efficient station. It is clean, it is new. We can load 200 and 300 people there in a matter of minutes and it is a high-class operation, in our view. I think the comments which were made the other day were quite unfounded.

It has been suggested time and again at these hearings that there should be a form of cross-subsidization, that the freight operation should carry the passenger. Frankly, we feel that would be a very harmful thing to do. The passenger service should be viewed as a separate thing from the freight. In Canada something like 25 per cent of our gross national product goes for transportation costs, a very large proportion of our gross national product goes for exports, and if you start tampering with freight rates to carry something that is a money-losing proposition, in my view, it would have a very serious effect on the exports and on our transportation costs generally.

In reading the reports in the *Free Press* of the first day's sittings, and not so much of the sittings held yesterday, I felt these very sweeping criticisms are very harmful to the employees. On the CNR we have something like 80,000 employees and we do about \$1 billion in business a year. To say that every one of those employees is doing a lousy job, in my view, is a very harmful thing to do.

There have been some remarks made about management. I would like to say that most managers have come from the ranks; in large part they are people who have run engines, operated trains, worked in shops and so on. It is very difficult to separate management from the rank and file for criticism. I feel that these very sweeping, destructive criticisms are harmful to the operation.

**The Vice-Chairman:** Order, please. Just a minute. Talk to Mr. Whicher if you would like any questions answered, please.

• 0953

**Mr. Veenis:** Yesterday, it seemed to come through over and over again that people were calling for an over-all study of the transportation problem, and I do not think

[Interpretation]

On peut dire que tous les autres moyens de transport au Canada sont subventionnés d'une façon ou d'une autre; on ne peut s'attendre que les chemins de fer acceptent de subir les pertes qu'entraînent le service de trains de voyageurs.

Nous croyons avoir fait un effort soutenu au cours des années pour essayer de vendre le service de trains de voyageurs. Il y a eu tarifs Rouge, Blanc et Bleu, le Rapido, les trains Tempo dans le sud-ouest de l'Ontario. A mon avis, le service dans la région de London, dont j'ai la charge, est dans l'ensemble excellent. Le matériel est presque neuf, il est propre et les horaires sont respectés aussi bien sinon mieux que dans n'importe quelle autre région du pays.

Depuis 3 ans que je suis à London, notre activité s'est accrue d'à peu près 5 p. 100 par année. Il y a donc des gens qui sont satisfaits des services que nous offrons.

**Le vice-président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Veenis a la parole.

**M. Veenis:** Je sais que ce n'est pas la gare de London qui est en cause actuellement, mais on en a parlé dans les mémoires qui ont été présentés au Comité précédemment. Nous croyons quant à nous que la gare de London fonctionne d'une façon très efficace. Elle est propre, elle est neuve. Deux cents et même 300 personnes peuvent monter à bord des trains en quelques minutes; tout se déroule d'une façon très satisfaisante d'après nous. Les observations qu'on a faites l'autre jour n'étaient pas justifiées.

On a proposé en maintes occasions au cours des audiences qu'a tenues le Comité un genre d'autosubventionnement, que le service-marchandises soit appelé à combler les pertes entraînées par l'exploitation du service-voyeurs. Selon nous, ce serait très dangereux. Les deux services doivent être considérés comme des entités séparées. Au Canada, quelque 25 p. 100 du produit national brut est consacré aux frais de transport; une grande partie du produit national brut est également destiné à l'exportation. Si l'on commence à jouer avec les taux du transport des marchandises pour soutenir un projet tout à fait non rentable j'estime que les conséquences qui en découleraient aux chapitres des exportations et du coût des transports dans leur ensemble seraient extrêmement graves.

J'ai lu le reportage du *Free Press* sur les réunions de la première journée et non tellement sur celles d'hier et je crois que ces critiques par trop générales nuisent beaucoup aux employés. Le CN compte 80,000 employés et son chiffre d'affaires se situe aux environs d'un milliard de dollars par année. Affirmer que chacun de ses employés fait un travail inacceptable ne peut amener rien de bon, à mon avis.

On a attaqué également la direction. Je vous signale que la plupart des directeurs sont sortis du rang; un grand nombre d'entre eux ont déjà été mécaniciens, ont travaillé à bord des trains ou dans les ateliers. On ne peut facilement dissocier la direction des employés. Les critiques négatives, trop générales qu'on a faites ne peuvent qu'avoir des effets néfastes tout au long de la chaîne.

**Le vice-président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Un instant, je vous prie. Adressez-vous à monsieur Whicher si vous voulez qu'on réponde à vos questions.

**M. Veenis:** D'après ce qui a été dit hier, il semblait clair que tout le monde était en faveur d'un examen global du problème du transport, un tel examen étant particulière-

## [Texte]

that is more appropriate anywhere in the country than right up in this area. We have demonstrated in CN that we are willing to work with government bodies and so on—GO transit—and we are working with a number of cities all over Southwestern Ontario to try to resolve problems associated with our railroad operations. Certainly if someone wants to take the lead in looking at transportation in a co-ordinated manner, I feel quite certain that CNR will co-operate and will participate. That is all I have to say, Mr. Chairman. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Veenis. The first questioner will be Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, before I ask Mr. Veenis a couple of questions, I would like to welcome the Committee to the riding of Bruce. We are certainly glad to welcome my colleagues in the House of Commons in Ottawa, and we hope that you will have a profitable stay in the county town of Bruce.

I believe that the Mayor of Walkerton will be welcoming you later on, probably at lunch, and the Warden of the County I believe is coming later on. Anything that we can do to help you will be done. You are very welcome.

Mr. Veenis, firstly, when I start asking these questions, I want to do it with this as a viewpoint. Certainly I, and I am sure I speak for other members of the Committee, have nothing whatsoever against you personally, and any criticisms that I make of the CNR I do not want you to think are personally directed towards you at all. I have a job to do just like you have. You are representing the CNR here today and we, as members of Parliament, are representing the people.

Mr. Veenis, what do you say to the over-all criticism of practically every brief that we have received in the last three days that the CNR and the CPR deliberately downgraded service in order to get out of the passenger business here in Canada, through poor scheduling, dirty equipment, lack of meals, cold coffee—maybe it is not all cold. I daresay they have some good coffee on the CNR trains but the point is that you have some poor stuff. Every brief without exception has said that you, the CNR, and particularly the CPR, have deliberately downgraded passenger service in order to get out of the business. And, Mr. Veenis, after looking at what has happened around this area, I have to agree with that. Would you deny that you downgraded service?

**Mr. Veenis:** I would deny that. I think that the changes that were made in the early days were—People deserted us, really. I am sure that no one would want us to run a service that was not used and was continually losing money. I am certain we would be getting just as much criticism for having a very substantial deficit as we would for running a service which was not completely satisfactory.

**Mr. Whicher:** Mr. Veenis, surely you should not talk about deficits because you are the champion of the whole of Canada and have been for years.

**Mr. Veenis:** That is correct, but it is dropping, as you know, Mr. Whicher, and I am sure we will drop it some more this year.

**Mr. Whicher:** When you get right out of business, why, no doubt you will drop it. That is one way to eliminate deficit.

You said in your opening statement that there were hearings in Owen Sound and in other places before these services were stopped. You said they were proper hearings and that the Board of Transport Commissioners gave you

## [Interprétation]

ment indiqué dans cette région. Nous, du du Canadien National, avons prouvé que nous sommes disposés à collaborer avec les institutions gouvernementales et c'est ainsi que de concert avec différentes villes du sud-ouest de l'Ontario, nous essayons de résoudre les difficultés du transport ferroviaire. Je suis donc convaincu que si la question du transport faisait l'objet d'un examen logique et approfondi, le Canadien National ne refuserait pas sa collaboration. C'est tout ce que j'avais à dire. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Veenis. M. Whicher est le premier sur ma liste.

**M. Whicher:** Monsieur le président, avant de poser quelques questions à M. Veenis, je tiens à souhaiter la bienvenue au Comité dans la circonscription de Bruce. Nous sommes heureux d'accueillir mes collègues de la Chambre des communes d'Ottawa et nous espérons que votre séjour parmi nous sera profitable.

Le maire de Walkerton vous saluera lors du déjeuner, je pense et ensuite ce sera au tour du préfet du comté. Nous ferons tout ce que nous pourrions pour vous être utiles.

Avant de vous poser des questions, monsieur Veenis, je tiens à souligner qu'il n'entre nullement dans nos intentions de vous critiquer personnellement. J'ai une tâche à accomplir tout comme vous. Vous représentez le Canadien National et, nous, le peuple du Canada.

Tout ce que vous pensez des critiques exprimées par pratiquement tous les mémoires soumis au cours de ces trois derniers jours, critiques suivant lesquelles le Canadien National et le Canadien Pacifique ont de propos délibéré laissé se détériorer le service afin de pouvoir abandonner le transport des passagers notamment, en fixant de mauvais horaires, en ne veillant pas à la propreté du matériel roulant, en refusant de servir des repas et en servant du café froid. Sans doute, y a-t-il du bon café dans vos trains mais d'autres choses laissent à désirer. Tous les mémoires, sans exception, ont souligné que le Canadien National et surtout le Canadien Pacifique, ont laissé volontairement se détériorer le service du transport des passagers afin de pouvoir ensuite justifier l'abandon de ce service. Après avoir vu ce qui s'est passé en cette région, je ne puis faire autrement qu'accepter ce témoignage. Est-ce que vous niez avoir laissé se détériorer ce service?

**M. Veenis:** Je le nierai certainement. Ce sont les passagers qui nous ont abandonnés. Personne ne voudrait nous voir continuer un service qui n'est guère utilisé et est déficitaire de surcroît. Je suis convaincu qu'en accumulant un déficit important, on nous critiquerait tout autant qu'en ne fournissant pas un service de qualité satisfaisante.

**M. Whicher:** Il ne convient pas que vous parliez de déficit en votre qualité de champion de l'ensemble du Canada, depuis nombre d'années.

**M. Veenis:** C'est exact, mais vous savez que le service ferroviaire diminue d'année en année.

**M. Whicher:** Bien entendu en abandonnant complètement ce domaine, il n'y aura plus de déficit.

Vous avez dit que les audiences ont eu lieu à Owen Sound et ailleurs avant l'interruption de ce service. Vous avez dit, en outre, que la Commission des transports vous a autorisés à interrompre le service ferroviaire dans cette



[Text]

permission to get out of the business in this particular area. But at those hearings, Mr. Veenis, not you personally but senior officials of your company and the CPR made definite promises, and one of the promises was this: that in co-operation with the bus drivers of this area they would take up the slack. I know for an absolute fact—I can still see the CNR man standing in the witness stand saying that they would make arrangements with the bus drivers of this area so that the people would at least be able to get to and from the city wherever they wanted to. Now, Mr. Veenis, those statements were lies. Not only have we no train service in this area, but to all intents and purposes, in much of the area we have no bus service.

• 0958

**Mr. Veenis:** I would like to correct your interpretation, Mr. Whicher. I happened to be at the Owen Sound hearings and my recollection of what was said was that an eye witness read into the record the existing bus schedules. A number of representatives of bus companies stood up and said that if the traffic which was going by rail was diverted to the buses, they would react to that situation and improve their service.

I understand that they did make some adjustments to their lines and schedules but obviously it was not to the satisfaction of all. Nevertheless, a lot of changes were made but I understand that they have not received the patronage that they expected.

**Mr. Whicher:** No, because they do not give the service either.

**Mr. Veenis:** But do not forget that there is no way the CNR can commit a bus service: these are all private enterprises. It brings you back to this whole question of how you co-ordinate transportation in this area.

**Mr. Whicher:** Many years ago, it was co-ordinated in this area because, almost without exception, various municipalities such as Walkerton, the County of Bruce, the towns of Wiarton, Kincardine, Port Elgin, gave substantial sums of money to the CNR. We had one case yesterday—I have forgotten where it was—where approximately \$100,000 had been given, I believe, by the City of Galt, that was then the Town of Galt, to the CNR, and the CNR, for this amount, promised service.

Leaving the moral right out of it, which I believe that you have, a moral right to look after not just the wheat farmers of western Canada but the passengers of Bruce County, and Grey and Huron Counties, but leaving that out, what about the legal aspects? You people, the CNR, took this money and then have withdrawn from the act. I do not consider that fair, legally or morally. What about you?

**Mr. Veenis:** I really cannot comment on that, I am sorry.

**Mr. Whicher:** You cannot comment on it because—

**The Vice-Chairman:** No applause during the hearings, please. We have about 16 or 17 briefs to hear and we would like to get them all in. Thank you very much.

**Mr. Whicher:** You cannot comment, Mr. Veenis, though I do not know why you cannot. Obviously you took money under false pretences; not you, but the CNR.

[Interpretation]

région. Or, il se fait que lors de ces audiences, des hauts fonctionnaires de votre Société et du Canadien Pacifique se sont engagés, en collaboration avec les chauffeurs d'autobus de la région, d'assurer le transport des passagers. Je vois encore le fonctionnaire du Canadien National à la barre des témoins disant que sa Société s'arrangerait avec les chauffeurs d'autobus en vue d'assurer le transport des habitants dans le périmètre de la région. Or, ces promesses n'ont pas été tenues. Non seulement, nous n'avons plus de trains dans la région, mais, à toute fin pratique, nous n'avons pas de service d'autobus non plus.

**M. Veenis:** J'aimerais apporter des rectifications à ce que vous venez de dire, monsieur Whicher. Je me trouvais aux audiences d'Owen Sound et si je me souviens bien un témoin a lu l'horaire des autobus pour qu'il soit porté au procès-verbal. Un certain nombre de représentants des compagnies d'autobus se sont alors manifestés et ont affirmé qu'ils amélioreraient leur service dans la mesure où on leur confierait les passagers qui, auparavant, voyageaient par le rail.

Ils ont apporté certaines modifications à leurs parcours ainsi qu'à leurs horaires mais, de toute évidence, cela n'a pas été suffisant. Ils ont fait beaucoup de changements mais la réaction des clients n'a pas été aussi favorable qu'ils l'espéraient.

**M. Whicher:** Parce qu'ils n'ont pas amélioré leurs services.

**M. Veenis:** Oui, mais n'oubliez pas que le CN ne peut pas établir de service d'autobus car toutes ces entreprises sont privées. On en revient toujours à la question de la coordination du transport dans cette région.

**M. Whicher:** Dans le temps, la coordination existait presque partout dans cette région parce que de nombreuses municipalités comme Walkerton, le comté de Bruce, les villes de Wiarton, Kincardine et Port Elgin subvenaient généreusement le CN. Hier, par exemple, je crois que ce sont les représentants de la ville de Galt qui nous ont dit qu'ils avaient versé environ \$100,000 au CN qui avait promis de leur fournir des services en retour.

Sans parler du devoir moral que vous avez non seulement envers les céréaliers de l'ouest du Canada, mais aussi envers les passagers des comtés de Bruce, Grey et Huron, que se passe-t-il du point de vue juridique? Le CN a accepté cet argent, mais n'a pas tenu parole. Du point de vue juridique ou moral, il me semble que c'est injuste. Qu'en pensez-vous?

**M. Veenis:** Je regrette, mais il m'est difficile de faire des commentaires à ce sujet.

**M. Whicher:** Vous ne pouvez pas faire de commentaires parce que...

**Le vice-président:** Pas d'applaudissement, je vous prie. Il y a encore 16 ou 17 témoignages et nous aimerions pouvoir les entendre tous. Je vous remercie.

**M. Whicher:** Je ne comprends pas pourquoi, monsieur Veenis, vous ne pouvez pas faire de commentaires. Il est évident que le CN a accepté de l'argent en faisant de fausses promesses.

[Texte]

**Mr. Veenis:** I would like to think, Mr. Whicher, that if that were taken up to some body to rule on the legality of it, that the CNR would honour that. So far, to my knowledge, none of these things have really been tested very much.

**Mr. Whicher:** No, because it cost a fortune to go into court, and you fellows have lawyers who are paid for by the government, where these municipalities have to put the money up themselves.

Other members will have questions to ask here, Mr. Chairman, but I just want to go on record as saying that I do not think the CNR or CPR have done a very good job. We read the other day of the Prime Minister of this country—and I happen to be a supporter of the government—giving \$40 million or something for extra wheat cars out in western Canada. You know, we have a feeling that we would like something here, too. Some of our people, senior citizens particularly, want to go to the city for doctoring purposes, to the hospital, to London or wherever it may be, and they are in the position where, unless they drive a car, they cannot go.

We feel, Mr. Veenis, that you have an obligation, not just to the freight services in Canada but to the people of Canada. The people in this area, let me tell you, north of Guelph, are getting the wrong end of the stick as far as I can see.

I will let somebody else do some questioning but put me down for a second time.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Whicher. I will put you down for the second round.

Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I would like to join with Mr. Whicher in welcoming the Committee into our part of the country but I would like to pay tribute to all the people in the area who are so interested and have indicated their interest by being present here today. I sincerely hope, Mr. Chairman, that this Committee, the Canadian National, the Canadian Transport Commission and the Government of Canada will understand and appreciate the tremendous interest that we have found in our meetings all across this part of western Ontario, in London on Monday, Chatham on Tuesday and Stratford yesterday.

Here, today, we have the biggest indication of the problem the people are having and are trying to bring to the attention of this Committee, and, as I say, to that of the Canadian National Railway, the Canadian Transport Commission and the Government of Canada, which, I feel has the final decision as to whether any changes are going to be made.

• 1003

Mr. Veenis, you talk about unprofitable business. Your freight is profitable in this area.

**Mr. Veenis:** Yes it is.

**Mr. Howe:** Your express service is profitable in this area.

**Mr. Veenis:** It is hard to isolate areas. Express is a kind of break-even situation across the whole country. What it would be right in Walkerton, I could not answer that.

**Mr. Howe:** You have upgraded your track from Guelph to Douglas Point to make it possible to institute a new and very profitable service for the Ontario government and Ontario Hydro by taking oil up there; this will be profitable.

[Interprétation]

**M. Veenis:** Je suis à peu près certain, monsieur Whicher, que, si une poursuite juridique était entamée, le CN honorerait sa promesse. A ma connaissance, il n'y a là aucun précédent.

**M. Whicher:** Non, car cela coûterait une fortune que d'aller devant les tribunaux, et vous avez, à votre disposition, des avocats qui sont rémunérés par le gouvernement alors que ces municipalités doivent payer de leurs propres poches.

Je sais que d'autres députés veulent poser des questions, monsieur le président, mais j'aimerais que l'on consigne au procès-verbal que j'ai dit que le CN ou le CP n'ont pas fait un très bon travail. Nous avons lu l'autre jour que le premier ministre de ce pays a accordé un crédit supplémentaire de 40 millions de dollars pour les wagons de blé de l'ouest du Canada. Je suis partisan du gouvernement au pouvoir et j'ai la certitude qu'il faudrait faire la même chose dans cette région-ci. Certaines personnes, et, en particulier les citoyens âgés, qui veulent se rendre en ville pour aller chez le médecin, ou aller n'importe où ne peuvent le faire à moins d'avoir une voiture.

Nous pensons donc, monsieur Veenis que vous avez certaines obligations à remplir, et pas seulement auprès des services de fret du Canada mais auprès de toute la population canadienne. Les personnes habitant au nord de Guelph sont loin d'avoir ce qu'elles méritent.

Je cède la parole, mais j'aimerais que vous m'inscriviez pour le second tour.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Whicher. Je vous inscris pour le deuxième tour.

Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, j'aimerais me joindre à M. Whicher pour souhaiter la bienvenue au Comité dans cette région qui est la nôtre et j'aimerais aussi adresser mes félicitations aux personnes de cette région qui manifestent leur intérêt par leur présence. J'espère sincèrement, monsieur le président, que ce Comité, le Canadien National, la Commission canadienne des transports ainsi que le gouvernement du Canada comprendront et apprécieront le grand intérêt qui a été manifesté au cours des réunions que nous avons tenues dans cette partie de l'ouest de l'Ontario, tant à London lundi qu'à Chatham mardi et à Stratford hier.

Une fois de plus, aujourd'hui, les différents représentants cernent le problème et essaient d'y attirer l'attention du Comité, et comme je l'ai dit, celle du Canadien National, de la Commission canadienne des transports ainsi que celle du gouvernement du Canada qui, en fin de compte, est l'arbitre suprême en ce qui a trait aux décisions qu'il faudra prendre.

Monsieur Veenis, pour parler de commerce non rentable. Le transport des marchandises dans cette région est rentable.

**M. Veenis:** Oui.

**M. Howe:** Votre service rapide est rentable dans cette région.

**M. Veenis:** Il est difficile d'isoler les régions. Le service rapide est rentable d'un bout à l'autre du pays. Si la chose est vraie à Walkerton, je ne saurais le dire.

**M. Howe:** Vous avez amélioré la voie entre Guelph et Douglas Point afin de rendre possible l'établissement d'un service nouveau et très rentable à l'intention du gouvernement de l'Ontario et l'Hydro-Ontario en amenant le pétrole à cet endroit. Ce service sera rentable.



[Text]

**Mr. Veenis:** Yes, it will.

**Mr. Howe:** Have you maintained all the other services, all the other branch line services in this area to the same standard as the one that is going to Douglas Point?

**Mr. Veenis:** There is not the same requirement to keep the same standard. In one case you are taking extremely heavy loads up to the development at Douglas Point. In the other cases you are taking lighter loaded cars and we can be a bit more selective about how we maintain that area. Yes.

**Mr. Howe:** Have you maintained the rail services to Goderich, to Kincardine, to Owen Sound, in the same standard they were when the passenger service was taken off?

**Mr. Veenis:** It would be standard. As it applies between Stratford and Goderich it is as high as it ever was; of course, the one up to Southampton going over to our Southampton sub and leading into the Douglas Point has been upgraded. There is not as high a standard required when you are not running passenger trains than the rest.

**Mr. Howe:** At the time the passenger service was taken off here, can you say whether in the over-all picture you lost money in Western Ontario?

**Mr. Veenis:** On passenger?

**Mr. Howe:** On your whole program of freight and express and passengers.

**Mr. Veenis:** Southwestern Ontario as you know is one of the—if I can use the term—"breakbaskets", I suppose, for the CNR. It is a place that provides quite a bit of profit to the system, yes.

**Mr. Howe:** I ran a small town store for a long time and, Mr. Veenis, I did not make a profit out of every item that I had in my store. I do not think the CNR should be allowed to reduce the service such as they did in Western Ontario just because that particular segment of the service they provide is not profitable when they make an over-all profit on the whole type of program that they were running before they cut off the service.

**Mr. Veenis:** I would suggest to you, Mr. Howe, that the National Transportation Act, I do not think, allows us to make those judgments. It would seem to me that we operated under the rules as laid down and this is the route we had to follow.

**Mr. Howe:** The National Transportation Act did not say that you had to apply for discontinuance of rail passenger service. You did that on your own.

**Mr. Veenis:** I do not believe the National Transportation Act allows us to run money-losing operations deliberately.

**Mr. Howe:** Have you examined every operation that you run and can prove that it is profitable?

[Interpretation]

**M. Veenis:** Oui.

**M. Howe:** Avez-vous continué l'exploitation de tous les autres services, de toutes les voies secondaires dans cette région, selon les mêmes critères que ceux qui s'appliquent à la voie en direction de Douglas Point?

**M. Veenis:** Il n'est pas nécessaire de s'en tenir aux mêmes critères. Il s'agit, dans un cas, de transporter des charges très lourdes jusqu'à la nouvelle installation de Douglas Point, et, dans les autres cas, de wagons beaucoup moins chargés, ce qui nous permet de faire un choix sur la façon de poursuivre l'exploitation du service dans cette région.

**M. Howe:** Avez-vous poursuivi l'exploitation des services de chemin de fer en direction de Goderich, de Kincardine et de Owen Sound selon les mêmes critères qui s'appliquaient au moment où le service-voyageurs a été supprimé?

**M. Veenis:** Ce sont les mêmes critères. Sur la ligne entre Stratford et Goderich, les critères sont aussi rigoureux qu'ils l'étaient. Évidemment, la voie qui mène à notre sous-station de Southampton et à Douglas Point a été améliorée. Les critères ne sont pas aussi rigoureux pour les convois de marchandises diverses que pour les trains de voyageurs.

**M. Howe:** Pouvez-vous nous dire si vous avez subi des pertes dans l'ouest de l'Ontario, dans l'ensemble, quand le service-voyageurs a été supprimé?

**M. Veenis:** Au service-voyageurs?

**M. Howe:** Dans l'ensemble: transport des voyageurs et des marchandises et service rapide.

**M. Veenis:** Le sud-ouest de l'Ontario est, à mon avis, l'une des «vaches à lait», pour employer cette expression, du CN. C'est un endroit qui est très rentable pour l'ensemble du réseau.

**M. Howe:** Pendant de nombreuses années, j'ai été propriétaire d'un commerce dans une petite ville et je ne faisais pas de profit sur tous les articles que je vendais. Je ne pense pas que le CN ait le droit de restreindre ses services comme il l'a fait dans l'ouest de l'Ontario tout simplement parce que cette partie du service qu'il dispense n'est pas rentable, tandis qu'il faisait un profit avec l'ensemble du réseau qu'il exploitait avant de supprimer ce service.

**M. Veenis:** Selon moi, la Loi nationale sur les transports ne nous permet pas d'établir de tels jugements. J'ai l'impression que notre exploitation était conforme aux règles établies et c'est la voie que nous devons prendre.

**M. Howe:** La Loi nationale sur les transports ne stipule pas que vous deviez faire une demande de suppression du service-voyageurs. Vous l'avez fait de votre propre initiative.

**M. Veenis:** Je ne pense pas que la Loi nationale sur les transports nous permette de poursuivre volontairement une exploitation déficitaire.

**M. Howe:** Avez-vous étudié chaque ligne que vous exploitez et pouvez-vous prouver qu'elles étaient toutes rentables?

[Texte]

**Mr. Veenis:** These are all judgments. We try to look at the various segments in that light, yes.

**Mr. Howe:** In reply to Mr. Whicher, you said that you did not think you had deliberately downgraded the service. Some years ago when you were running the service, I had the pleasure of riding on your train from Guelph to Fergus or Palmerston and found that I was joining many people on the weekends sitting in the baggage car. Do you think that is good service? Why did you not put on special coaches on weekends to ensure that the people who tried your service once would come back again?

**Mr. Veenis:** Mr. Howe, that in general is an exception. There have been those cases and we cannot deny that. It is one of the very real problems, I think, in every transportation system, this whole question of peaking. We have got so much equipment that the peaks occur throughout the whole system on the same day every year, and you get into an area of judgment about whether you are going to carry a lot of equipment which will only get used a few days a year simply to meet those peaks. There is no way we want people riding in the baggage cars.

**Mr. Howe:** They are still doing it. They were telling us in Chatham that they do it from Sarnia to London even now.

• 1008

**Mr. Veenis:** That is the rare exception. It could happen, but it is not one of our rules. They are not allowed to stay in there.

**Mr. Howe:** One further question, Mr. Chairman. Mr. Veenis, you indicated that you agree with the suggestion of the provincial government—and I think it was suggested yesterday—that we should have a complete survey of the passenger transportation needs in the area. We know how long it takes to carry out a study of this type. It might take a year and it might take two years. In the meantime would the CNR be willing to put the railway passenger service back into operation so that it could be studied along with other forms of transportation so that the people who are making the study could come up with a sensible answer? Will you approach your seniors and ask them if they will put back those trains?

**Mr. Veenis:** Let me answer your question, Mr. Howe. There is room for us to get an 80 per cent subsidy for any transportation service that we run. If we are directed to run a service by the CTC, which I assume would result from a directive from Parliament, if that was given, then obviously we would do our level best to do a good job.

**Mr. Howe:** You said a directive from Parliament. In other words, the onus lies on the government to make the directive to the CTC and then to you to see that those trains are put back.

**Mr. Veenis:** You know that better than I. I am on the receiving end of this. If we are told to run a service, we will run it.

[Interprétation]

**M. Veenis:** Ce sont toutes des décisions à prendre. Nous tentons d'examiner chaque partie de l'exploitation sous ce jour.

**M. Howe:** Dans votre réponse à monsieur Whicher, vous avez dit que vous ne pensez pas avoir volontairement laissé périlcliter le service. Il y a quelques années, quand vous exploitiez ce service, j'ai eu le plaisir de prendre votre train de Guelph à Fergus ou à Palmerston, et, en fin de semaine, je me retrouvais souvent avec d'autres passagers qui voyageaient dans le wagon à bagages. Pensez-vous que c'est un bon service? Pourquoi n'ajoutiez-vous pas des voitures supplémentaires durant les fins de semaine afin que les personnes qui se servaient de votre service une fois aient envie de recommencer?

**M. Veenis:** Il s'agit d'un cas exceptionnel, monsieur Howe. Cela s'est produit et je ne le nie pas. Cette question des heures de pointe est l'un des problèmes sérieux de tout réseau de transport. Nous avons tellement de matériel que les périodes de grande utilisation de l'ensemble du réseau arrivent toujours le même jour, à chaque année. Il s'agit alors de décider s'il faut faire l'acquisition d'un matériel dont on ne se servira que quelques jours par année, durant les périodes de grande utilisation. Nous ne sommes nullement intéressés à faire voyager des gens dans des wagons à bagages.

**M. Howe:** Cela se fait encore. On nous a dit à Chatham que la chose se fait encore aujourd'hui entre Sarnia et London.

**M. Veenis:** C'est une exception. Cela peut arriver et c'est contraire à nos règles. Ils ne sont pas autorisés à y rester.

**M. Howe:** J'ai encore une question à poser, monsieur le président. Et vous avez dit que vous êtes d'accord avec la suggestion du gouvernement provincial d'effectuer une enquête approfondie des besoins de la région en matière de transport et de passagers. Alors nous savons tous qu'une telle enquête prendrait beaucoup de temps, un an et même peut-être deux. Entre-temps, le Canadien National serait-il d'accord de remettre en service les trains de passagers qui feraient ainsi également l'objet de cette étude de façon à ce que les personnes chargées de l'enquête puissent arriver à des conclusions valables? Pourriez-vous poser cette question à vos supérieurs?

**M. Veenis:** Nous pouvons obtenir une subvention de 80 p. 100 pour toute ligne de chemin de fer que nous assurons. Si la Commission canadienne des transports, conformément à une directive du Parlement, nous invitait à assurer une telle ligne, il va s'en dire que nous ferions de notre mieux.

**M. Howe:** Vous avez parlé d'une directive du Parlement. Autrement dit, c'est au gouvernement de donner une directive à la Commission canadienne des transports, après quoi vous veilleriez à ce que les lignes de chemin de fer soient rétablies.

**M. Veenis:** Vous le savez mieux que moi. Si on nous demande d'assurer une ligne, nous le faisons.



[Text]

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe. Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Veenis, when you felt that six of the services were not making a profit but were causing deficits you applied to the CTC for a discontinuance. You felt that the people more or less deserted the CNR by not using the services as much as they did in the past. When you applied for the discontinuance you did so in the hope that the CTC would feel that the service was necessary and you would get a subsidy. Is that correct?

**Mr. Veenis:** I would not put it that way. We went into the thing and if we were told by the CTC to continue the operation, then we would do it. My view is that we would try to do a good job. If the CTC felt we were falling down on the job I am sure they would have brought it to our attention if the standard was not too good, and those changes would have been made. There is a bit of a distinction there, but I do not think it is too subtle.

**Mr. Rock:** What I am trying to get at, Mr. Veenis, is that when you applied for the discontinuance of the six services in the area did you not make it clear to the CTC that this service was necessary although it did not pay the company? In other words, that it made a deficit in the financing of this area in the running of these trains but that the service was still necessary.

**Mr. Veenis:** I do not think that was our function, Mr. Rock. As I understand the procedure, it was up to the three-man tribunal from the CTC, I think, to make that judgment. We simply stated the facts and I think we put in a number of things about handlings. As I recall, there was a lot of testimony about the condition of the roads, busses, and so on. They made the judgment, not us. I do not think we would ever be in a position where we would be attempting to make that judgment.

**Mr. Rock:** This means, then, that it was up to the municipalities in this area to prove to the CTC that this service was necessary? Somebody has to prove that the service was necessary, that it was needed, in order that the CTC would give a subsidy to the CNR to continue the service. According to what I have heard in this area, this has been done by the people here. They were up in arms down here. Therefore, in a case like this, the onus should fall on the CTC, and the government, knowing that this has happened, should possibly have instructed Mr. Pickersgill, who is Chairman, to possibly save the services down here and grant the CNR a subsidy to continue these services.

• 1013

**Mr. Veenis:** I do not think I can comment on the operation of the CTC particularly. We followed the procedure, they ruled, and this is the way it came out. So I think you people know better than I how to get that changed.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, I think when this Committee gets back to Ottawa we should recommend to the CTC that they reconsider their decision and grant the CNR a subsidy to re-establish the six services that they had before.

I just want to say, as a member of Parliament from Lachine, Quebec, that I think your country here is beautiful and the people are wonderful.

[Interpretation]

**M. Howe:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, M. Howe. Je donne la parole à monsieur Rock.

**M. Rock:** Je vous remercie, monsieur le président. Lorsque vous avez constaté que six de vos lignes étaient difficiles, vous avez présenté une demande de suppression de service à la Commission canadienne des transports. A votre avis, c'est le passager qui a abandonné le Canadien National en ne l'utilisant pas autant que par le passé. Lorsque vous avez demandé l'autorisation d'interrompre ce service, vous le faisiez dans l'espoir que la Commission canadienne des transports vous accorderait une subvention du fait qu'il s'agissait d'un service essentiel.

**M. Veenis:** Ce n'est pas tout à fait exact. Nous avons examiné le problème mais si la Commission canadienne des transports nous avait néanmoins ordonné de continuer à assumer le transport des passagers, nous aurions obtempéré. Ce que je tiens à souligner, c'est que nous essayons de faire du bon travail. Si la Commission canadienne des transports était d'avis que tel n'était pas le cas, elle nous l'aurait signalé et nous aurions apporté des changements.

**M. Rock:** Ce que je voulais dire, c'est qu'au moment où vous avez demandé l'autorisation de cesser d'assurer le service de ces six lignes de chemin de fer, vous avez néanmoins expliqué à la Commission canadienne des transports qu'il s'agissait d'un service essentiel bien qu'il ne soit pas rentable pour la société.

**M. Veenis:** Ce n'était pas à nous de le faire. C'était plutôt ou tribunal de trois membres de la Commission canadienne des transports de prendre une telle position. Nous avons simplement présenté un exposé des faits. Je me souviens qu'il y a eu beaucoup de témoignages concernant l'état des routes, des autobus, etc. C'est la Commission qui a pris une décision et non pas nous. Nous ne nous permettrons probablement jamais de prendre semblable décision.

**M. Rock:** C'était donc aux municipalités de la région de prouver à la Commission canadienne des transports que ce service était essentiel? Il faut bien que quelqu'un établisse qu'il s'agit bien de ce service essentiel avant que la Commission canadienne des transports n'accorde une subvention qui aurait permis au Canadien-National d'assurer le service. Or, j'ai cru comprendre que les habitants de la région ont justement fait connaître leur opinion. Donc, dans un cas comme celui-ci, le gouvernement, sachant très bien ce qui se passait, aurait dû demander au président de la CCT, monsieur Pickersgill, d'essayer de sauvegarder le service ici et d'accorder une subvention au CN afin qu'il continue de fournir ses services.

**M. Veenis:** Je ne sais pas si je peux parler du fonctionnement de la CCT. Nous avons respecté la procédure, elle a statué, et voilà le résultat. Donc, je crois que vous savez mieux que nous comment modifier cela.

**M. Rock:** Monsieur le président, dès notre retour à Ottawa, je crois que nous devrions recommander à la CCT de reconsidérer sa décision et d'accorder une subvention au CNR pour rouvrir les six lignes qu'il avait avant.

En tant que député de Lachine, Québec, je tiens à vous dire que je trouve votre région magnifique et ses habitants fort sympathiques.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Rock. Mr. Skoberg is next.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Veenis, you suggested that the majority of the officials of the Canadian National had come up from the ranks. Could you possibly tell the Committee where you started?

**Mr. Veenis:** I served my apprenticeship as a machinist in the shops in Montreal, went into the service, then to university, have worked at various jobs in the Equipment Department, now have progressed into general management and am going back into the Equipment Department in another day or two.

**Mr. Skoberg:** Is it fair to say that the only reason an application was made for discontinuance of the passenger service in this area was to obtain the 80 per cent subsidy?

**Mr. Veenis:** Certainly we felt that our losses should be assumed by someone, yes.

**Mr. Skoberg:** Would you care to comment whether or not the Canadian National were somewhat surprised when the Canadian Transport Commission allowed the discontinuance of those six services?

**Mr. Veenis:** It would be less than truthful if we said we were not aware of all the implications, sir, because I have been around a long time and the Bruce has been under discussion for many years. In spite of that, the CTC rules in this manner and I really cannot comment on that judgment.

**Mr. Skoberg:** Hopefully, we will be able to. Could you give us the general population that was served by Canadian National and Canadian Pacific rail passenger service in this area?

**Mr. Veenis:** I have not that figure off hand, Mr. Skoberg. I would think something like 200,000 at the most, but I am not sure. I am sure there are people in the audience who know that better than I.

**Mr. Skoberg:** Maybe someone could answer that, Mr. Chairman.

**Mr. Whicher:** I would say there is perhaps a couple of hundred thousand around, and then of course there is the City of Galt. Did they not say yesterday that they had 70,000 people? And they have not one train going in or out.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Whicher.

**Mr. Skoberg:** Mr. Whicher spoke about the amount of money contributed by the federal government in purchasing hopper cars for the movement of grain. I would like to assure Mr. Whicher, coming from the western province of Saskatchewan, that that amount of money was well invested so far as the purchase of that equipment is concerned. Sometimes I think the people in Central Canada fail to realize the important contribution of the agricultural economy to the whole nation.

Mr. Hales asked if we in Western Canada had a comparable population to this area what we out there would think of complete abandonment. I know a tremendous number of services have been abandoned in Western Canada but, with the population you have in this area, it seems ridiculous, to say the least, that you would make application for abandonment of a service that was offered here before.

[Interprétation]

**Le vice-président:** Merci, monsieur Rock. Monsieur Skoberg a la parole.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président. Monsieur Veenis, vous avez dit que la plupart des responsables du Canadien National ont commencé au bas de l'échelle. Pouvez-vous nous dire comment vous avez débuté?

**M. Veenis:** J'ai été apprenti-mécanicien dans les ateliers de Montréal, j'ai fait des stages dans différents services et suis ensuite entré à l'université. J'ai eu plusieurs emplois de tout genre, et maintenant je suis à la direction générale et je retourne à la Section de l'équipement dans un jour ou deux.

**M. Skoberg:** Est-il juste de prétendre que la seule raison pour laquelle on a demandé l'autorisation de supprimer le service passagers dans cette région était pour obtenir la subvention de 80 pour cent?

**M. Veenis:** Certainement, il fallait que quelqu'un assume les pertes.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous dire si le Canadian National a été surpris ou non de la décision de la CCT d'accepter la suppression de ces six lignes?

**M. Veenis:** Je dois vous dire, monsieur, que nous étions conscients de toutes les implications, car il y a longtemps que l'on discute à ce sujet. De toute façon, la CCT a rendu cette décision, et je ne puis porter un commentaire là-dessus.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous donner une idée générale du nombre d'habitants que desservait le CN et le CP dans cette région?

**M. Veenis:** Je ne connais pas le chiffre exact, mais je dirais environ 200,000 au plus; mais je n'en suis pas certain. Il doit y avoir des gens dans la salle qui savent cela mieux que moi.

**M. Skoberg:** Peut-être quelqu'un pourrait-il répondre, monsieur le président?

**M. Whicher:** Je dirais qu'il y en a environ 200,000, mais il faut y ajouter la ville de Galt. Les représentants n'ont-ils pas dit hier qu'il y avait là 70,000 personnes? Et il n'y a aucun train qui passe par là.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Whicher.

**M. Skoberg:** M. Whicher a parlé de l'aide versée par le gouvernement fédéral pour l'achat de wagons servant au transport du grain. Je tiens à assurer M. Whicher, qu'en tant qu'habitant de la Saskatchewan je sais que cette somme a été investie de façon adéquate. Parfois, les gens du Centre du Canada ne se rendent pas compte de l'importance de l'agriculture dans l'économie du pays tout entier.

M. Hales a demandé tout à l'heure si nous songerions, dans l'Ouest, à abandonner le service si la population était comparable à celle d'ici. Je sais que l'on a abandonné de nombreux services dans l'Ouest, mais avec une population comme la vôtre, cela semble tout à fait ridicule.



[Text]

• 1018

**Mr. Veenis:** I would just like to repeat, Mr. Skoberg, that this is the way the legislation is written and whatever our views of that are, we have to follow it.

**Mr. Skoberg:** Of course, Mr. Chairman and Mr. Veenis, I do not agree with your observations about trying to take freight and passenger in isolation in so far as trying to assess whether it is a paying proposition. I think we are running a transportation system in Canada, and as in Europe today they are providing the service even though they have more population naturally, I suppose, than we have here . . .

**Mr. Veenis:** I think it is fair to say, Mr. Skoberg, that virtually all the European countries and including Japan, have very, very substantial subsidies. They make our subsidies look very very minor indeed.

**Mr. Skoberg:** Do you believe the main point that should be considered in so far as passenger rail transportation is concerned is serving the public, whether it be a small number, a large number or whatever it may be, that that has to be one of the policies adopted by the CNR and the CPR?

**Mr. Veenis:** I find I get into a little trouble separating my two hats, one as a citizen and one as a railway official in this respect. I would hate to see us waste a tremendous amount of resources for very, very small use. Employees, for instance, who do what might be called "wheel-spinning", where they would run a train day after day for a very very small number of people, it has to be bad for their morale and so on, in my view. It makes people feel really as if they are doing something, they can take some pride in their work if it meets the test of being used and being used heavily.

Frankly, I would not care to be in an operation where you ran up and down day after day with an empty train. From a personal standpoint I just do not think it would be good business. I also do not think our employees would like that very much.

**Mr. Skoberg:** I would like to suggest, Mr. Veenis, that when you talk about this type of situation being harmful to the employees, I can mention the opposite. I think it is harmful to the employees to have to be confronted with a situation where the company that they work for are not providing service. I just do not think your observation is necessarily correct.

I wonder whether or not the CNR is doing any research into the whole area of pollution control and the likes of that.

**Mr. Veenis:** We have an organization that concerns itself with that. I cannot speak too well for other parts of Canada but I do know that there is a system of sorts of over-all supervision of pollution control.

In this area, every year we sink several thousand dollars into mostly the control of oil spillages and that kind of thing. In general, I think the effort is good. In fact, our relationship with the Water Resources Commission is, in my view, very good. We work very closely with them.

**Mr. Skoberg:** This is my last question, Mr. Chairman and Mr. Veenis. Are you in a position to say whether or not the CNR is looking at giving reduced fares to our senior citizens in this country?

[Interpretation]

**M. Veenis:** J'aimerais seulement répéter, monsieur Skoberg que telle est la loi et quoi que nous en pensions, nous devons la respecter.

**M. Skoberg:** Bien sûr, monsieur Veenis, je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites qu'il faudrait distinguer entre les services de marchandises et les services-voyageurs lorsqu'on fait une étude de rentabilité. C'est l'ensemble du réseau de transport qu'il faut prendre en considération, à l'instar de l'Europe actuelle, bien que la population y soit plus importante qu'ici.

**M. Veenis:** Je crois qu'il est juste de dire, monsieur Skoberg, que dans pratiquement tous les pays d'Europe, ainsi qu'au Japon, il y a des subventions très importantes comparées à celles qui nous sont allouées.

**M. Skoberg:** Croyez-vous que le facteur le plus important dont on devrait tenir compte à propos du service-voyageurs soit de servir le public, même peu nombreux, et que c'est là ce que devraient faire le CN et le CP?

**M. Veenis:** Il m'est difficile de décider si je dois vous répondre à titre de citoyen ou en qualité de cadre-supérieur du CNR. Je serais choqué de participer à un gaspillage énorme de ressources pour un usage très très restreint. Par exemple, des employés qui font ce que j'appellerais du «wheel-spinning» en conduisant un train jour après jour pour un très petit nombre de personnes doivent avoir le moral très bas, à mon avis. Ils ont vraiment l'impression de faire quelque chose, et peuvent se féliciter de leur travail dans la mesure où ils se sentent utiles et même très utiles.

Franchement, je n'aimerais pas conduire un train vide tous les jours. Sur le plan personnel, je crois sincèrement que ce ne serait pas une bonne affaire. Je ne crois pas non plus que cela plairait à nos employés.

**M. Skoberg:** J'aimerais vous faire remarquer, monsieur Veenis, que c'est le contraire qui pourrait se produire. Je crois qu'il n'est pas bon que les employés aient à faire face à une situation qui leur permet de se rendre compte que la compagnie qui les emploie ne fait pas son travail. Je crois tout simplement que votre remarque n'est pas nécessairement exacte.

J'aimerais savoir si le CN effectue des recherches pour combattre la pollution et des choses du genre.

**M. Veenis:** Nous avons un organisme qui étudie ces questions. Je ne sais pas ce qu'il en est dans les autres parties du Canada, mais je sais qu'il existe un système de contrôle global de la pollution.

Dans ce domaine, nous consacrons chaque année plusieurs milliers de dollars au contrôle des fuites d'huile et de choses de ce genre. De façon générale, je crois que l'on fait du bon travail. A mon avis, nous sommes en très bons termes avec la Commission des ressources en eau. Nous travaillons en collaboration étroite avec elle.

**M. Skoberg:** J'ai une dernière question, monsieur le président et monsieur Veenis. Sauriez-vous nous dire si le CN a l'intention de réduire ses tarifs pour les personnes âgées?

[Texte]

**Mr. Veenis:** There is already a reduced fair for people over 65, as I recall. How general is that, Jack? I think it is half fare for over 65. How do we do that? Do they have to join a club or anything? It is there. I am not just certain of the mechanism to get the certificate, but there is a 25 per cent reduction for people over 65.

**Mr. Skoberg:** Would you repeat that a little louder?

**Mr. Veenis:** The comment was made that in the airlines, as you know, they have to go on standby to get their reduced fares; we allow them to make reservations for sleeping accommodation, etc.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to join the previous speakers in welcoming Mr. Veenis to the Committee, and the senior citizens and other people who have joined this hearing this morning.

• 1023

I am fortunate in that I represent the area of Guelph which is on the main line of the CN, and I must say that we have very excellent CN service out of Guelph going east and west. We do not have the connections to the north and the west or to this midwestern area, and we miss it very much because Guelph was always a good centre for shopping, and the merchants there counted on much traffic from the midwestern Ontario region, and it is very sadly missed, I am sure.

While you are with us, Mr. Veenis, I want to ask about one or two things concerning the Guelph area. I know this group is more interested in midwestern Ontario. I travelled on your train Monday to London, and I found it excellent, as I said. We left on time. We arrived on time. It was clean and I really enjoyed the ride.

However, on weekends, not every weekend, but quite often, there is a shortage of coaches. Weekends are the time when senior citizens go to visit their relatives in many parts of the country, and it is the time when students return home. These factors create over-loading and a shortage of cars. What have you done, or what do you propose to do in this regard?

**Mr. Veenis:** Students are the hardest group to gauge that we handle. One weekend you will think there is going to be a tremendous number of them head home, and there will be some dance on at the school or something like that and no one will show up. The next weekend there will be a great crowd of them turn up. It is extremely difficult to set up our equipment so that we can accommodate everyone every time they show up. I must admit that on occasion we fail in that respect.

I can only say that we try to gauge it, and we do try to keep in touch with the universities and so on to see what is going on, where the people are going to go the next weekend, and so on.

We run an extra train out of London on Fridays. There are electric trains coming back on Sunday, hopefully to spread this peak out and not get this bunching.

[Interprétation]

**M. Veenis:** Il y a déjà un tarif réduit pour les personnes âgées de plus de 65 ans. C'est bien cela, Jack? Je crois que c'est demi-tarif pour ces gens-là. Comment procédons-nous? Doivent-ils faire partie d'un club? Cela existe en tout cas. Je ne suis pas tout à fait certain de la façon de procéder pour obtenir cette réduction, mais elle est de l'ordre de 25 p. 100 pour les personnes âgées de plus de 65 ans.

**M. Skoberg:** Voulez-vous répéter cela plus haut?

**M. Veenis:** Je disais que pour les compagnies aériennes, comme vous le savez, ces personnes doivent s'inscrire sur une liste d'attente pour obtenir des tarifs réduits. Nous leur permettons de faire des réservations pour le logement, et ainsi de suite.

**M. Skoberg:** Merci.

**Le président suppléant (M. McNulty):** Monsieur Hales.

**M. Hales:** Merci, monsieur le président. Je veux, moi aussi, souhaiter la bienvenue au comité, à M. Veenis de même qu'aux autres personnes qui sont venues assister à la séance de ce matin.

J'ai la chance de représenter la région de Guelph qui est située sur les lignes de chemins de fer principales de CN et je tiens à dire que celui-ci nous fournit un service excellent vers l'est et l'ouest. Nous n'avons pas de points de correspondance pour le nord et l'ouest ou pour la région du centre-ouest, et cela nous manque beaucoup car Guelph a toujours été un grand centre commercial et les commerçants comptaient sur la clientèle du centre-ouest de l'Ontario.

Pendant que vous êtes parmi nous, monsieur Veenis, j'aimerais vous demander une ou deux choses au sujet de la région de Guelph. Je sais que ce groupe est plus intéressé par le centre-ouest de l'Ontario. J'ai voyagé par train lundi jusqu'à London et j'ai trouvé le service excellent. Nous sommes partis à l'heure et nous sommes arrivés à l'heure. Les wagons étaient propres et j'ai été vraiment enchanté du voyage.

Toutefois, durant les fins de semaine, assez souvent le nombre des wagons est insuffisant. C'est durant les fins de semaine que les citoyens âgés vont visiter leurs parents un peu partout au pays et c'est aussi à ce moment-là que les étudiants retournent à la maison. Par conséquent, il y a un surcroît de passagers et une pénurie de wagons. Qu'avez-vous fait ou que vous proposez-vous de faire à cet égard?

**M. Veenis:** Il est tout particulièrement difficile pour nous de prévoir le nombre d'étudiants qui prendront le train. On attend, une fin de semaine, à ce qu'il y en ait un nombre considérable qui retournent à la maison mais s'il y a une soirée dansante au collège ou quelque chose du genre, aucun étudiant ne prendra le train. La fin de semaine suivante il y aura une foule considérable d'étudiants à la gare. Il est extrêmement difficile pour nous de prévoir la composition des trains pour satisfaire tout le monde à chaque fois. Je dois admettre qu'à certaines occasions nous n'avons pas réussi à le faire.

Tout ce que je puis dire c'est que nous essayons d'évaluer le nombre d'étudiants et nous nous tenons en contact avec les universités pour voir ce qui s'y passe et quel sera le nombre d'étudiants qui prendront le train la fin de semaine suivante.

Tous les vendredis, nous mettons en service un train spécial au départ de London. Il y a des trains électriques qui reviennent le dimanche pour diminuer l'encombrement.



[Text]

**Mr. Hales:** Have you coaches available to put on?

**Mr. Veenis:** Not always, no.

**Mr. Hales:** Why not?

**Mr. Veenis:** We simply do not own them. That is all.

**Mr. Hales:** Why do you not own them?

**Mr. Veenis:** It is all part of the problem, Mr. Hales, of the fact that we have a very substantial loss in the service.

**Mr. Hales:** If we can spend \$40 million on wheat cars, why can we not spend \$40 million on cars for the human beings, as Mr. Whicher mentioned earlier? This is my view on this matter. Surely you would think along that line.

**Mr. Veenis:** That is a judgment that has to be made. I personally agree with this purchase of the wheat cars. I think it was an extremely forward step.

**Mr. Hales:** Would you agree to purchase cars for human beings as well?

**Mr. Veenis:** I would have no objection whatever. No.

**Mr. Hales:** Then I would suggest that you ask the CNR to buy more coaches.

Where do you keep these coaches so that you can hook them on? Are they conveniently located? If you have not got them, there is no place to put them. But supposing you had them, would you keep them in London or Windsor or Stafford?

**Mr. Veenis:** That is a judgment. When we see where there is a peaking of cars, London would probably be one of the spots. Toronto is our main storage point.

**Mr. Hales:** All right. In connection with baggage, this is a very serious problem with senior citizens and many people. There seems to be a lack of co-operation in the handling of baggage. You have taken off your baggage cars. You cannot check baggage now. Have you given thought and research into this matter?

**Mr. Veenis:** Baggage is a very expensive thing for the number of people who were taking advantage of the service. As you can appreciate, it calls for station staff. It calls for people on the trains.

The baggage counts that we have had are very low. These are judgements that you get into again, where the cost of handling per piece becomes so high that you then try to cut your losses, and you tend to restrict the baggage handling to certain trains and so on. This is what we do.

**Mr. Hales:** Do you think it would be possible, particularly on weekends when senior citizens do most of their travelling, to create some employment in Canada? Perhaps you could take some students and give them a job on the weekend, to be on a coach and handle baggage and give a real service without too much cost. I would think if you put a little thought into this matter you could devise something.

• 1028

Another matter that occasionally comes to my attention is this. Last week I was talking to a bank manager in Guelph and he said, "When do you think the commuter train will start to operate out of Guelph?" I said, "We have

[Interpretation]

**M. Hales:** Pouvez-vous accrocher des wagons supplémentaires?

**M. Veenis:** Pas toujours, non.

**M. Hales:** Pourquoi pas?

**M. Veenis:** Simplement parce que nous ne les possédons pas, voilà tout.

**M. Hales:** Pourquoi ne les possédez-vous pas?

**M. Veenis:** Cela fait partie du problème et est dû au fait que ce service est gravement déficitaire.

**M. Hales:** Si nous pouvons dépenser 40 millions de dollars pour des wagons de blé, pourquoi ne pouvons-nous pas dépenser la même somme pour des wagons de voyageurs, comme M. Whicher l'a mentionné plus tôt? Voilà quelle est mon opinion à ce sujet. Vous ne pouvez pas ne pas la partager.

**M. Veenis:** Il y a là une question de jugement personnel. Pour ma part, j'approuve l'achat des wagons de blé. C'est là à mon avis un grand pas en avant.

**M. Hales:** Seriez-vous d'accord pour qu'on achète également des voitures pour passagers?

**M. Veenis:** Je ne m'y opposerais pas du tout.

**M. Hales:** Je vous propose donc de demander au CN d'acheter plus de wagons.

A quel endroit sont ces wagons pour que vous puissiez les raccorder? Sont-ils garés au bon endroit? Si vous ne les avez pas, la question ne se pose pas. Mais supposons que vous en ayez, les gareriez-vous à London, à Windsor ou à Stratford?

**M. Veenis:** Il faudrait en décider. Il me semble que London serait le meilleur endroit. Notre dépôt est à Toronto.

**M. Hales:** Très bien. Pour ce qui est des bagages il me semble que c'est là un problème très grave pour les personnes âgées et d'autres voyageurs. Il semble qu'il y ait manque de collaboration dans la manutention des bagages. Vous avez supprimé vos fourgons. On ne peut enregistrer ces bagages à l'heure actuelle. Avez-vous étudié ou fait des recherches à cet égard?

**M. Veenis:** Les services de bagages représentaient un coût très important et n'étaient utilisés que par un petit nombre. Comme vous le savez sans doute, il nous faut alors un personnel à la gare. Et il faut du personnel supplémentaire sur les trains.

Le nombre de personnes qui enregistrent leurs bagages est très peu élevé. Cela conditionne évidemment nos décisions car le coût unitaire par bagage devient trop élevé, et pour limiter le déficit on a tendance à supprimer la prise en charge des bagages sur certains trains. C'est là ce que nous faisons.

**M. Hales:** Croyez-vous que cela serait possible, plus particulièrement durant les fins de semaine, au moment où les personnes âgées voyagent le plus, ce qui permettrait de créer quelques emplois au Canada? Vous pourriez peut-être recourir aux services de certains étudiants et leur donner un emploi en fin de semaine, où ils seraient sur les wagons et pourraient s'occuper des bagages sans qu'il vous en coûte trop cher. Je pense qu'en y réfléchissant, vous pourriez trouver une solution.

On a fait de temps en temps remarquer autre chose. Je parlais la semaine dernière au directeur d'une banque de Guelph qui m'a demandé: «Quand pensez-vous que nous aurons un service régulier de trains à Guelph?» Je lui ai

[Texte]

one now. It leaves at 6.30 in the morning and we have another one at 7.55." He did not even know about it. Why do you not do more advertising to let people know of this service?

**Mr. Veenis:** We try to pinpoint our advertising dollar where we think it will do the most good. Perhaps we do not hit all the places as we should. These are judgments. A very small number of people take that early morning train, as you know.

**Mr. Hales:** It is getting larger, though.

**Mr. Veenis:** If you did advertise and you went from five to ten people, is it really worth it? This is the ...

**Mr. Hales:** It pays to advertise, anyhow.

**Mr. Veenis:** I do not disagree with that.

**Mr. Hales:** Let us take a look at this area. Does the CN own and operate bus lines in various parts of the country?

**Mr. Veenis:** We mostly tie in with some other operator on some sort of an arrangement. The only place that I recall where we operate bus lines is probably Newfoundland. There may be one or two other small lines, I am not sure. There are none in this area that I know of.

**Mr. Hales:** Let us assume that the CNR was willing to operate a bus service system in the midwestern area. So you have any thoughts on whether you would prefer to run a road bus or a rail bus? What I have in mind—and this has been mentioned before in the Committee—is a car bus or a rail bus that would operate on the rails that now exists. We have the rights of way and the tracks are kept ploughed in the winter for freight. You could put a bus on a rail line that is operated by one man, two at the most, and give service in all this area like you used to do with the trains. Have you done any research in this regard? If so, have you given thought to either a rail bus or taking over the road-line bus system?

**Mr. Veenis:** We certainly have not thought of taking over the road systems. I assume that if we were directed to at some time or other we would operate it to the best of our ability. The idea of running a bus on a rail line is technically quite feasible, but I frankly feel that a much more desirable way would be to simply provide some buses on our highways. In general this area I think has pretty good roads, and it seems to me it is much more flexible.

**Mr. Hales:** I was afraid you were going to say good bus service. You said good roads, and you are quite correct. However, from the reports this Committee has received the bus service is not good, and I hope before we are through today some of the bus owners will appear before the Committee so we can ask them questions. I can understand that a private bus line will not put on extra buses and run empty buses just to provide service any more than you would want to do it, and we might have to subsidize the bus systems the same as the railway system. It would appear to me from what we have heard in this Committee that this area with its large population and the great density of cities, towns and villages in a very compact area must have transportation of one kind or another. If it is not going to be trains, then it is going to have to be buses or a rail bus, one or the other.

Let us move on. We come back to this old question of what came first, the hen or the egg. We bounce from the

[Interprétation]

répondu: «Nous en avons un. L'un des trains part à 6 h. 30 du matin et l'autre à 7 h. 55.» Il ne le savait même pas. Pourquoi ne faites-vous pas davantage de publicité pour ce service?

**M. Veenis:** Nous essayons de consacrer des fonds à la publicité là où nous pensons qu'elle sera le plus rentable. Nous n'avons peut-être pas touché tous les intéressés. C'est une question de jugement. Comme vous le savez, très peu de personnes prennent le train du matin.

**M. Hales:** Mais il y en a de plus en plus.

**M. Veenis:** Est-ce véritablement utile que la publicité fasse passer le nombre de ces personnes de 5 à 10?

**M. Hales:** La publicité est toujours utile.

**M. Veenis:** Je ne le conteste pas.

**M. Hales:** Examinons la région en question. Le Canadien National exploite-t-il des lignes d'autobus dans différentes parties du pays?

**M. Veenis:** Nous essayons en général de passer des accords avec les autres compagnies. Je crois que le seul endroit où nous exploitons des lignes d'autobus est Terre-Neuve. Il y a peut-être une ou deux autres lignes secondaires, mais je n'en suis pas sûr. Je ne crois pas qu'il en existe dans la région.

**M. Hales:** Supposons que le Canadien National soit disposé à exploiter un service d'autobus dans la région du centre-ouest. A votre avis, préféreriez-vous exploiter un autobus ou un autorail? La question a déjà été abordée au Comité et je pense à un autorail qui circulerait sur les rails déjà existantes. Nous en avons le droit et les voies sont entretenues pendant l'hiver pour le service des marchandises. Vous pourriez faire circuler un autobus sur une ligne ferroviaire, dont un seul agent, deux au maximum, seraient responsables et qui desservirait l'ensemble de la région comme vous le faisiez pour les trains. Avez-vous effectué des recherches dans ce domaine? Si oui, avez-vous envisagé un service d'autorail ou pensé à reprendre le système d'autobus ordinaire?

**M. Veenis:** Nous n'avons certainement pas pensé à reprendre le réseau routier. Je suppose que si l'on nous demandait de le faire, nous l'exploiterions au mieux de nos capacités. L'idée de faire circuler un autobus sur une ligne de chemin de fer est techniquement faisable, mais je pense franchement qu'il serait beaucoup plus souhaitable de fournir un service d'autobus sur les grandes routes. En général, je crois que la région est dotée de bonnes routes et il me semble que ce système serait beaucoup plus souple.

**M. Hales:** Je craignais que vous ne disiez que le service d'autobus est satisfaisant. Vous avez dit que les routes sont bonnes et vous avez raison. Cependant, d'après les rapports que le comité a reçus, le service d'autobus est médiocre et j'espère que certains propriétaires d'autobus comparaitront devant le Comité pour que nous puissions leur poser des questions. Je comprends qu'une compagnie privée d'autobus ne veuille pas mettre en service des autobus supplémentaires qui circuleraient à vide, pas plus que vous ne voudriez le faire et nous devons peut-être subventionner le réseau d'autobus comme le réseau ferroviaire. D'après ce que nous avons entendu au comité, il me semble que la population de la région est importante, que les villes et les villages sont très denses et qu'il faut assurer un système de transport. Si ce ne sont les trains, il faudra que ce soient des autobus ou des autorails.

Poursuivons. Nous en revenons à la question traditionnelle de savoir si la poule a engendré l'œuf ou vice-versa.



[Text]

CTC to the CNR. I would like to ask you this question, Mr. Veenis. Before you made application to remove these trains why did you not try harder to improve the service and keep what you had? I think this is where the CN is vulnerable.

**Mr. Veenis:** What do you mean by try harder?

**Mr. Hales:** By giving better service, keeping cleaner coaches, having timetables that meshed with the main line and not leaving at noon. I think it was at Goderich where we heard the other day that the train leaving for Stratford or London and returning at night left Goderich at noon instead of leaving in the morning. Things like this. This is what I mean by why did you not try harder.

• 1033

**Mr. Veenis:** Many of those changes were made in the days when subsidies were not available. We looked at those operations; they were obviously losing and under the rules of the game at that time we made some alterations. When you start scheduling passenger trains it is quite a complex thing. You have to be realistic about this. The big markets in this part of the country are Windsor, Sarnia, London, Stratford, Kitchener, Brantford and so on.

**Mr. Hales:** You missed Guelph.

**Mr. Veenis:** Guelph, I am sorry; what an oversight. What you have to do really is try to schedule the cycles of your equipment to penetrate those larger markets.

**Mr. Hales:** I agree, but it can be done on the Grey Coach Line; they do a pretty good job.

**Mr. Veenis:** They have a lot more flexibility where you are just talking about one bus; it is not an easy thing.

**Mr. Hales:** On this business between the CTC and the CNR, before this decision was handed down by the CTC, surely the CTC would approach the CNR people and give an intimation of what they were going to do and an intimation that they were going to remove the six passenger trains in this area. Do you know if that was done? It would be at very top level, I suppose.

**Mr. Veenis:** I certainly would not know that. I recall all of us trying to find out how it was going to go and it was the most difficult thing I have ever run across; in fact, as you know, it is very difficult to keep secrets and that one was kept a good secret as far as I was concerned. I had no advance information at all.

**Mr. Hales:** Why did you take off all the six? Why did you not take off four of them and leave two, to give at least some service in this part of the country. But to take it off holus bolus, surely the CNR and the CTC must have had some talks about this and somebody along the line should have said, "Well, we should leave two on".

**Mr. Veenis:** I would not like to suggest that took place at all. I just do not think it did.

**Mr. Hales:** Then, we will have to talk to the CTC and talk pretty straight to them when we have the opportunity, because somebody used some pretty poor judgment along the line some place. That covers my questions, Mr. Chairman. Mr. Skoberg brought up the point that I made yesterday with his assistance, he coming from Saskatchewan, that any area in Western Canada that had the population and the number of towns, cities and villages that this area has and the agricultural potential that this area has, if they took off all trains, they would not have allowed it; they would have raised a considerable fuss about it and would

[Interpretation]

Nous passons de la CCT au CN. Monsieur Veenis, je voudrais vous poser la question suivante: pourquoi, avant de demander la suppression de ces trains, n'avez-vous pas essayé d'améliorer le service que vous aviez déjà? C'est là, à mon avis, que le CN est vulnérable.

**M. Veenis:** Qu'entendez-vous par essayer?

**M. Hales:** Assurer un meilleur service, entretenir les autobus, faire correspondre les horaires avec ceux des lignes principales et ne pas fixer les départs à midi. On nous a dit l'autre jour à Goderich que le train de Stratford ou London, qui revenait le soir, partait de Goderich à midi au lieu de partir le matin. Voilà ce que j'entends par essayer.

**M. Veenis:** Beaucoup de ces changements ont été faits parce qu'il n'y avait pas de subventions. Nous avons étudié les activités, et vu qu'il y avait évidemment des pertes et, conformément aux règles du jeu du moment, nous avons fait des changements. C'est une chose très complexe que de composer un horaire pour des trains de voyageurs. Il vous faut être très réaliste. Les gros marchés dans cette région sont les villes de Windsor, Sarnia, London, Stratford, Kitchener, Brantford et d'autres.

**M. Hales:** Vous avez oublié Guelph.

**M. Veenis:** Je m'excuse, Guelph. Quel oubli! Vous devez en fait programmer les cycles de votre équipement pour ces grands marchés.

**M. Hales:** Je suis d'accord, mais on le fait sur la ligne Grey Coach, et très bien d'ailleurs.

**M. Veenis:** Il y a beaucoup plus de souplesse si vous ne considérez qu'un autobus; ce n'est point une chose facile.

**M. Hales:** Au sujet de ces démêlés entre la Commission canadienne des transports et le CN, la Commission a dû contacter le CN avant de prendre cette décision pour leur dire ce qu'elle avait l'intention de faire, c'est-à-dire supprimer les six trains de voyageurs dans cette région. Croyez-vous qu'elle l'ait fait? Je suppose que cela s'est discuté au sommet.

**M. Veenis:** Je ne le sais pas. Je me souviens que nous avons tous essayé de savoir ce qui se passerait et que cela a été particulièrement difficile. Il est difficile de garder des secrets comme vous le savez, et celui-là a été bien gardé. Je n'ai pas eu de renseignements à l'avance.

**M. Hales:** Pourquoi avoir enlevé les six trains? Pourquoi ne pas en avoir enlevé quatre et laissé deux, afin qu'il y ait un certain service dans cette partie du pays. Mais comme ils les ont enlevés en toute hâte, je suis certain que le CN et la CCT en avaient parlé et que quelqu'un a dit à un moment donné: «Eh bien, nous devrions en laisser deux.»

**M. Veenis:** Je ne veux pas laisser croire que cela s'est produit. Je ne le crois pas.

**M. Hales:** Eh bien, il va falloir parler à la Commission canadienne des transports de façon très directe quand nous aurons l'occasion, car quelqu'un a certainement fait preuve de mauvais jugement. C'est tout pour cette question-ci, monsieur le président. M. Skoberg a soulevé un point que j'avais mentionné hier avec son aide, étant donné qu'il vient de la Saskatchewan, portant que toute région dans l'ouest du Canada qui a une population et le nombre de villes, cités et villages semblables à cette région avec le même potentiel d'agriculture, que si on enlevait tous les trains, cela ne leur aurait pas été permis. Les gens

[Texte]

not have considered it. Here we are, in a part of the heavy population in Midwestern Ontario, we have taken off all forms of rail passenger service even to the point where the City of Galt has not got one CNR or CPR passenger train into that city. Just imagine that, in a place like Ontario, in Canada. I do not suppose there is a place in Newfoundland that would have as poor service as that.

**Mr. Whicher:** Is that a place in the world!

**Mr. Hales:** Somewhere along the line we are just going to stop being pushed around and done out of these services that we are entitled to. I know this area has good roads, many good roads, but I would conclude by saying that I think the answer to it is that the CNR is going to have to take over the existing bus lines in this area, or put a rail-bus on the existing rail lines and give the service. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Veenis and Mr. Hales. Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to go back to a question that Mr. Rock asked Mr. Veenis, regarding the application that was made previous to the hearings that were held in Owen Sound and Guelph. That application was made to the CTC to discontinue the traffic service on this line. It was not made to be provided with an 80 per cent subsidy, or up to 80 per cent. Am I right.

**Mr. Veenis:** The legislation requires us to go that route, Mr. McKinley. We have really no choice.

**Mr. McKinley:** In order to have the passenger service continued it would have been necessary for the CTC to have ruled at that time that you had to maintain the service, then they would have had to grant you the subsidy.

• 1038

**Mr. Veenis:** That is correct.

**Mr. McKinley:** Did you at any time express dissatisfaction with that decision to the CTC or appeal it in any way? Were there any further negotiations after the decisions were handed down?

**Mr. Veenis:** I think you have to appreciate our position, Mr. McKinley. We cannot put ourselves in the position of criticizing a CTC decision. I just do not see that as the role of CNR.

**Mr. McKinley:** You have never appealed a decision from the CTC?

**Mr. Veenis:** Not in that kind of an arena. We might dicker with them over some technical ruling that applies to technical equipment, or something, but I can never see us taking issue with a policy decision.

**Mr. McKinley:** I think it was stated by the CNR at those hearings that there were losses of over \$700,000 attributable to the passenger service. Can you tell us, without taking an hour, roughly what losses were charged to passenger service with regard to the expense of running the train. Was it the total expense of running the train, plus the manpower to run the stations? What losses were charged to passenger service and what costs were charged to other services for freight and express. We never did get that information.

[Interprétation]

auraient fait beaucoup de chahut et ne l'auraient pas admis. Nous sommes ici dans un endroit où la population est assez dense, dans la partie centre-ouest de l'Ontario, et on a enlevé toute forme de service ferroviaire au point que la ville de Galt n'a aucun service voyageur CN ou CP. Vous pouvez imaginer cela dans une place comme l'Ontario, au Canada. Je ne crois qu'il y ait un endroit à Terre-Neuve qui ait un service aussi mauvais que cela.

**M. Whicher:** Est-ce que cela fait partie de la carte mondiale?

**M. Hales:** A un moment donné, il faudra cesser de nous pousser et de nous enlever des services auxquels nous avons droit. Je sais que cette région a de bonnes routes, certaines sont très bonnes, mais j'aimerais terminer en disant que la solution au problème serait que le CN reprenne les lignes d'autobus existantes dans cette région ou instaure un service rail-autobus sur les lignes ferroviaires existantes. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, messieurs Veenis et Hales. Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais revenir à une question posée par M. Rock à M. Veenis concernant les demandes présentées avant les audiences tenues à Owen Sound et Guelph. Cette demande a été présentée à la Commission canadienne des transports pour qu'on abandonne les services sur cette ligne. Il n'était pas question de fournir une subvention de 80 p. 100 ou de plus de 80 p. 100. N'ai-je pas raison?

**M. Veenis:** La loi nous dicte notre façon de faire, monsieur McKinley. Nous n'avons pas vraiment le choix.

**M. McKinley:** Pour continuer les services voyageurs, il aurait fallu que la Commission canadienne des transports décide à ce moment-là de retenir le service. Ils auraient par conséquent été obligés d'accorder la subvention.

**M. Veenis:** C'est exact.

**M. McKinley:** Avez-vous exprimé votre mécontentement au sujet de cette décision de la Commission canadienne des transports, avez-vous interjeté appel? Il y a-t-il eu d'autres négociations après qu'on eut rendu cette décision?

**M. Veenis:** Je crois que vous devez comprendre notre position, monsieur McKinley. Nous ne sommes pas en mesure de critiquer une décision de la CCT. Je ne crois pas que ce soit l'un des rôles du CN.

**M. McKinley:** Vous n'avez jamais interjeté appel d'une décision de la Commission canadienne des transports?

**M. Veenis:** Jamais sur ce terrain. Nous pouvons discuter de certains règlements d'ordre technique en ce qui concerne l'équipement par exemple, mais je ne vous vois pas contester une décision de politique.

**M. McKinley:** Je crois avoir entendu au cours de ces audiences que l'exploitation du service passagers avait créé un déficit de \$700,000 au CN. Pouvez-vous nous donner un bref aperçu des pertes du CN pour ce qui est de l'exploitation des services passagers? Quel est le coût total du fonctionnement du train et du maintien en service des gares, y compris les salaires du personnel? Quelles sont les pertes dues à l'exploitation des trains de passagers, des trains de marchandises, du fret et des autres services? On ne nous a jamais fourni de chiffres à ce sujet.



[Text]

**Mr. Veenis:** I think we should be clear on this. The costs are arrived at by the CTC, not by the CNR. They have their formula for working out those costs and we submit what we think are our losses and they are examined by the CTC against their own assessment of it. There may be discussions if there is a great difference, but it is a formula they have worked out and it is really their game, not ours.

**Mr. McKinley:** But you have to provide them with some initial figures. Did they accept the figures that you provided them with?

**Mr. Veenis:** I do not understand the complete detail of it, that is not my particular province, but there is a set procedure for arriving at these costs and it is a CTC procedure. The \$720,000, whatever it was, was arrived at by the CTC, not by us.

**Mr. McKinley:** I would like to recommend to this Committee that when we get back to Ottawa we get the CTC in front of us and find out, because I think it is a very important matter. It has happened here and it is going to happen other places, if these costs are not true.

You recently applied—within the last six months—for the removal of station agents and stations at the towns of Wingham, Brussels, Clinton, Seaforth, Exeter and Hensall. That is a few that I know of. If you are allowed to do that what would the next step be?

**Mr. Veenis:** There is no next step.

**Mr. Whicher:** They will have a party and cheer!

**Mr. McKinley:** Perhaps it is digressing. Mr. Chairman, and I do not know whether you want to . . .

**The Vice-Chairman:** We are here to talk about railroad problems.

**Mr. McKinley:** You have made application to do that.

**Mr. Veenis:** It is fair to say, though, that we have substituted travelling people to pick up those parts that were being done at the local level. Some of it is being done at centralized locations, at Kitchener, and so on, but we have rearranged the way we handle the field operations, yes.

**Mr. McKinley:** We heard in this Committee yesterday that when you put these service centres into operation and took away the local agents that your revenue from freight and express dropped substantially. Is that true?

**Mr. Veenis:** We would not do it if we felt that way, and I speak with a very clear conscience on this thing. We feel that this is a route that you have to take to keep up with modern trends, and to some degree we are reacting to the fact that all big companies are using computers and we are among them. It tends to cause you to centralize to a degree. The big trick, of course, is to marry up the requirements of the local level with the requirements for the bigger system, and that is what we are into now.

**Mr. McKinley:** You would have to agree that if this move is allowed, any passenger service being brought back, no matter how much the population of this area increased or how much the pollution scare would make people wish to use trains more, there would be no chance of it ever being brought back.

[Interpretation]

**M. Veenis:** Je crois qu'il faudrait nous entendre à ce sujet. Les frais d'exploitation ont été établis par la CCT non par le CN. La Commission les établit selon ses propres formules; nous leur avons soumis ce que nous pensions être les pertes. La Commission confronte les deux rapports et il se peut que les chiffres ne correspondent pas, mais ceci dépend de leur méthode de calcul et ce travail les concerne eux, pas nous.

**M. McKinley:** Mais c'est d'abord vous qui devez leur fournir des chiffres. Ont-ils accepté les chiffres que vous leur avez fournis?

**M. Veenis:** Je n'en comprends pas tous les détails, parce qu'il ne s'agit pas de ma province, mais il y a une formule pour établir ces frais et c'est la CCT qui s'en charge. C'est elle qui est arrivée au chiffre de \$720,000.

**M. McKinley:** Je voudrais recommander que le comité, lors de son retour à Ottawa, fasse comparaître la Commission canadienne des transports pour tirer les choses au clair, vu l'importance du sujet. C'est arrivé ici et il est très possible qu'on ait des problèmes ailleurs si ces chiffres sont erronés.

Vous avez demandé il y a peu le retrait des préposés et des gares de Wingham, Brussels, Clinton, Seaforth, Exeter et Hensall. Ce sont celles dont je me souviens. Si on vous y autorise, quelle sera la prochaine étape?

**M. Veenis:** Il n'y aura pas de prochaine étape.

**M. Whicher:** On va fêter ça!

**M. McKinley:** Ce n'est plus tout à fait le sujet, monsieur le président, et je ne sais pas si vous voulez que . . .

**Le vice-président:** Nous sommes ici pour discuter des problèmes ferroviaires que je sache.

**M. McKinley:** Vous avez demandé l'autorisation de pouvoir prendre cette mesure.

**M. Veenis:** N'oubliez pas que nous avons remplacé un transport par un autre; par exemple, nous couvrons les régions qui étaient desservies par un service local. Ceci se fait dans des centres comme Kitchener. Nous avons réorganisé les services.

**M. McKinley:** Nous avons appris hier que, lorsque vous avez centralisé vos services, les recettes et les bénéfices provenant du fret et des ménageries avaient sensiblement baissé. Est-ce exact?

**M. Veenis:** Nous ne prendrions pas de telles mesures si nous pensions que c'était le cas et je parle en toute honnêteté. Nous croyons que c'est la voie qu'il faut emprunter si nous voulons nous mettre au rythme des tendances actuelles et, dans une certaine mesure, nous sommes dans la même situation que les grandes sociétés qui utilisent les ordinateurs, et c'est notre cas d'ailleurs. Nous sommes dans le même cas. Dans une certaine mesure, la tendance est à la centralisation. Le défi qu'il nous faut relever, c'est d'arriver à harmoniser ces tendances en tenant compte des exigences d'un système vaste et centralisé et des besoins locaux. C'est ce que nous essayons de faire.

**M. McKinley:** Vous devrez admettre, cependant, que si on vous permet cette initiative, vous pourrez supprimer n'importe quel service passager sans tenir compte de l'augmentation de la population et sans considérer que la crainte de la pollution peut inciter les gens à se servir plus souvent du train. C'est ainsi qu'il n'existerait aucune possibilité de

remettre sur pied un service qu'on aurait complètement supprimé.

## [Texte]

**Mr. Veenis:** No, I do not agree with that at all.

**Mr. McKinley:** We require stations and you are going to get rid of them.

**Mr. Veenis:** We will put up the kind of station that the traffic requires. In some of these places we are taking down the old building and putting up a shelter that is cleaner, it is lighted, it has heat, and so on. In many of these places the number of people using our services is so small that you cannot justify having a great big building with attendants all the time. It just does not merit it.

**Mr. McKinley:** You have given us assurance right now that after you get the stations down, if it is allowed, you are not going to sell the property to the highest bidder and pocket the money.

**Mr. Veenis:** I did not say that. We might. That is really another decision. I think in one of these places we gave the station over to an old people's home. I have forgotten what community that was. Was it Hanover? It was one of those places?

**Mr. Howe:** Harriston.

**Mr. Veenis:** Harriston, right.

**Mr. McKinley:** That might be satisfactory if it has to be done, but I am sure they would rather have the station and the train there.

**Mr. Veenis:** I understand it is a very good arrangement. I think the community was pretty well satisfied with the particular accommodation that was made available.

**Mr. McKinley:** That is all, Mr. Chairman, for now.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McKinley. Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman and Mr. Veenis, coming as I do at this stage of the questioning, I will have to try to not be repetitious. However, it seems to me that the field has been pretty well covered and I do not know whether there is anything I can ask you, Mr. Veenis, that will be enlightening.

One thing that has not been stressed too much is with respect to the service that was supplied before you closed the railroads. You mentioned that the CNR was doing much to upgrade the service. I wonder if you could say that you upgraded that service before you closed those railroads?

**Mr. Veenis:** Unfortunately terms like "upgrade" and "downgrade", and so on, are so doggone loose that most of us have trouble with them. We ran rail liners up here and the same cars are now running every day between Sarnia and Toronto and Toronto and London, exactly the same cars that we used up here. The people over there feel they are quite good, and they are the best type that is available at this time, and from that standpoint I think the service was fairly good. If you wanted to have a service every hour on the hour, or something like that, we did not have that. We had one service a day, and I am sure it did not fit everyone's needs.

## [Interprétation]

**M. Veenis:** Non, je ne suis pas du tout d'accord.

**M. McKinley:** Nous avons besoin de gares de chemins de fer et vous voulez les supprimer.

**M. Veenis:** Nous allons installer le genre de gare que le trafic exige. A certains endroits, nous détruisons les anciennes gares pour les remplacer par un abri plus propre, mieux éclairé, mieux chauffé, et ainsi de suite. La plupart de ces gares accueillent si peu de voyageurs qu'elles n'ont pas besoin d'être très grandes, ni dotées d'un personnel à plein temps. Ce n'est pas du tout nécessaire.

**M. McKinley:** Vous venez de nous assurer qu'après avoir détruit les gares, si vous en avez l'autorisation, vous ne vendrez pas la propriété au plus offrant pour empocher l'argent.

**M. Veenis:** Ce n'est pas ce que j'ai dit. C'est tout de même possible. Ce sera une autre décision que nous devons prendre. Je crois que dans l'une de ces localités, nous avons fait don de la gare pour en faire un foyer pour personnes âgées. Je ne me souviens plus du nom de la localité. Est-ce que c'était Hanover?

**M. Howe:** C'était Harriston.

**M. Veenis:** Oui, Harriston.

**M. McKinley:** Cela peut être une bonne solution, mais je suis certain que les gens préféreraient garder la gare et les trains.

**M. Veenis:** Il me semble que c'est une très bonne solution, et que la collectivité est assez satisfaite de l'arrangement particulier que nous avons conclu.

**M. McKinley:** C'est tout ce que j'avais à demander pour l'instant, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McKinley. Je donne la parole à M. Noble.

**M. Noble:** Monsieur le président et monsieur Veenis, étant donné que plusieurs questions ont déjà été posées, je vais essayer de ne pas faire de répétitions. Cependant, il me semble que l'on a assez bien couvert le sujet, et j'ignore si je peux encore vous poser des questions qui éclairciraient l'affaire, monsieur Veenis.

Il y a une chose sur laquelle on n'a pas insisté beaucoup; il s'agit du service qui était offert avant que vous ne supprimiez certaines lignes. Vous avez mentionné que le CN travaillait beaucoup à améliorer son service. Pourriez-vous nous dire si vous avez amélioré ce service avant de l'abandonner?

**M. Veenis:** Malheureusement, des expressions comme «amélioré» et «diminué» et autres termes de ce genre, sont tellement vagues que la plupart d'entre nous ont de la difficulté avec ces mots. Les mêmes wagons que nous utilisons ici roulent maintenant tous les jours entre Sarnia et Toronto, et Toronto et London; ce sont exactement les mêmes wagons que nous utilisons ici. On les trouve très bien là-bas, et ce sont les meilleurs, actuellement; à ce point de vue, je crois que le service était assez bon. Si vous voulez parler d'un service à toutes les heures ou autre chose de ce genre, ce n'était pas le cas. Nous faisons circuler un train par jour, et je suis certain que cela ne répondait pas aux besoins de tous.



[Text]

**Mr. Noble:** I would like to say, Mr. Chairman, that I represent the riding of Grey-Simcoe and some big centres are embraced in this riding. We have Owen Sound, which is possibly the biggest municipality in northwestern Ontario; we also have Collingwood, Meaford, and many smaller centres. We do not have any real service into that riding.

It was related to us yesterday that about 40 per cent of the population—and the same would apply to my riding—are people over 70 years of age and children under 14. You can quite readily understand that a large majority of them, especially the ones under 14, would not be able to drive a car, and if you will take a look at the people we have with us today, which is a good representation of our elder citizens, that a good many of them cannot drive cars and the bus service that we have is certainly inadequate. These people have to travel; they have to go to hospitals, they have to go to various places, and they like to visit, too, and these people are the backbone of this country. They are the ones that made it so that we can enjoy the things we are enjoying now. Are we going to neglect these people at this time in their lives when we should be giving them more consideration, giving them decent transportation and a little service that they might enjoy in the sunset of their lives.

You sold six railroads in Western Ontario, an area that is continuing to grow. We have the Douglas Point development. The population is continuing. We cannot get enough houses in Owen Sound for our people, and here we are with six railroads closed. The estimated saving was \$720,000. I know that this is not really your responsibility, Mr. Veenis, and maybe it will wind up by being a government responsibility because you do not have the last say in respect to this service, but I think we could take from what you said here this morning that it is not the intention of your railroad to replace the service that we had here. That you are here to argue replacing that service. This is your motive in appearing before us this morning.

• 1048

**Mr. Veenis:** I am not arguing for or against, Mr. Noble, please. I simply abide by the ruling that was made. I would not like you to suggest to this Committee or the audience here that we are arguing against a ruling of the CTC. That is certainly not our function at all.

**Mr. Noble:** You will agree that this is a Crown Corporation.

**Mr. Veenis:** Yes.

**Mr. Noble:** And that it is maintained by the government of this country. Every one of the people in this room who pays taxes is contributing towards keeping the CNR going to the extent that it is now. You come back for subsidies every year. It has never failed. Those of us who represent this area have done our best to have the service returned, but we find that we are just banging our heads against a stone wall. My point is that the government of Canada is subsidizing many, many things that are not as deserving as the service that we need in Western Ontario right now. All we need to do is to take a look at the Arts Centre. How many of these people are ever going to benefit from the Arts Centre? Yet every one of them is paying towards the Arts Centre. We can mention dozens of things that the government is subsidizing. I maintain that if we have to we

[Interpretation]

**M. Noble:** J'aimerais dire, monsieur le président, que je représente la circonscription de Grey-Simcoe, qui comprend de grands centres. Par exemple, Owen Sound, qui est probablement la plus grande municipalité du nord-ouest de l'Ontario, Collingwood, Meaford et plusieurs autres centres moins importants. Nous n'avons cependant pas de services corrects dans cette circonscription.

On nous a dit hier qu'environ 40 p. 100 de la population avait plus de 70 ans ou de moins de 14 ans; ces chiffres s'appliquent donc à ma circonscription. Vous comprendrez facilement que la grande majorité d'entre eux, surtout ceux de moins de 14 ans, ne peuvent pas conduire de voiture; en outre, les personnes qui sont avec nous aujourd'hui, sont en majorité des personnes âgées, et vous constaterez qu'une bonne partie d'entre elles ne peuvent pas conduire de voiture; en plus, le service d'autobus que nous avons est certainement insuffisant. Ces personnes doivent pourtant se déplacer pour se rendre à l'hôpital ou en d'autres lieux; elles aiment faire des visites également, et ces personnes sont les piliers du pays. Elles nous ont permis d'avoir le niveau de vie que nous avons. Allons-nous les négliger maintenant alors que nous devrions plutôt nous en occuper davantage, leur fournir des moyens de transport décentes, et ces quelques attentions qui leur feraient plaisir, au soir de leur vie.

Vous avez vendu six voies ferrées dans l'Ouest de l'Ontario, c'est-à-dire dans une région qui continue de se développer. À Douglas Point, par exemple, la population continue de s'accroître; nous n'avons pas assez de maisons à Owen Sound, et voici que vous supprimez six lignes de chemin de fer. On estime les économies réalisées à \$720,000. Je sais que cela ne relève pas vraiment de vous, monsieur Veenis, et peut-être qu'à la fin ce sera au gouvernement de s'en occuper, car ce n'est pas vous qui avez le dernier mot en ce qui concerne ce service, mais d'après ce que vous avez dit ce matin, je crois comprendre que votre compagnie de chemins de fer n'a pas l'intention de remplacer le service qui existait ici. Je crois que vous aviez pour

objectif, en venant comparaître devant nous ce matin, de défendre votre position quant au remplacement de ce service.

**M. Veenis:** Monsieur Noble, je ne conteste ni n'approuve cela. Je respecte simplement le règlement. Je ne voudrais pas laisser croire au Comité ou au public que nous contestons un règlement de la Commission canadienne des transports. Cela n'est pas notre rôle.

**M. Noble:** Vous admettez qu'il s'agit là d'une corporation de la couronne.

**M. Veenis:** Oui.

**M. Noble:** Et qu'elle est gérée par le gouvernement de ce pays. Chacun des contribuables ici présents participe au financement du CN. Chaque année, vous venez demander de nouvelles subventions. Cela n'a jamais manqué. Tous ceux d'entre nous qui représentent la région se sont efforcés de faire redémarrer le service, mais ils se sont toujours heurtés à un mur de pierres. Je veux donc faire remarquer que le gouvernement du Canada accorde des subventions pour de nombreuses choses qui ne le méritent pas autant que le service de transports actuellement nécessaires dans l'ouest de l'Ontario. Il suffit pour s'en convaincre de citer le Centre des Arts. Combien de ces personnes profiteront jamais du Centre des Arts? Cependant, chacune d'entre elles contribue à son financement. Je pourrais citer des dizaines d'autres exemples. J'affirme que, s'il le faut, nous

*[Texte]*

will go to the Minister of Transport because he is going to have the final say as to whether we have this service or not. And I know that we are going to have the support of the government members in this respect. If it is brought to a vote, I think we can come into the House with a unanimous recommendation that this service be returned to Western Ontario. That is all I have to say, Mr. Chairman. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Noble.  
Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Mr. Veenis, mention was made earlier of people occasionally riding in baggage cars. Is this in violation of the CTC safety rules?

**Mr. Veenis:** It certainly is, and it is in violation of all of our regulations, too. But in fairness to the crew, they are faced with a problem and sometimes ad hoc judgments are made and this is the way it ends up.

Many people, rather than to stand in a crowded aisle will go and ride in the baggage car. Then you are faced with a situation where the conductor has to chase them out. Believe me, we do not want people riding in baggage cars but I must say it happens on occasion.

**Mr. McNulty:** Could you give us some indication of your future plans for abandonment of passenger service?

**Mr. Veenis:** As you know, Mr. McNulty, in accordance with the legislation we have applied for all passenger service in the whole of Canada. The CTC are wrestling with that particular application at this time. I should add, I suppose, that the CPR have applied as well. How this will end up I do not know.

**Mr. McNulty:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McNulty.  
Is there anybody else on the first round?  
Mr. Whicher, on the second round.

**Mr. Whicher:** I will only take a minute, Mr. Chairman. Mr. Sargent, who is the local M.P.P., asked me to direct this question to you because he cannot do it as he is not a member of the Committee. He is asking a question about the interswitching bridge at Owen Sound—why you still have to use this and why you can not do your interswitching in Palmerston. It is evidently a monstrosity and is looked upon by the citizens of Owen Sound with less than relish.

**Mr. Veenis:** We have the bridge there, as you know, to service industry which is on one side of the town, and the elevator which is on the other side of the town. The interchange you talk about is between the CNR and the CPR. It becomes a question of getting agreement from another railroad to do it somewhere else. Sometimes these things are costly. I am not sure I should announce this here, but we have had some discussions with the community eventually to let them get out of the responsibility for the maintenance of the bridge. I think this is nearing resolution at this time. I would hope at that stage that the fact that the bridge exists would be a little easier to swallow than it is at this time.

*[Interprétation]*

contacterons directement le ministre des Transports car c'est lui, en dernière analyse, qui décidera de la reprise de ce service. Je sais que les députés du gouvernement nous soutiendront à ce sujet. Si l'on en arrive à un vote, je pense que nous pouvons nous présenter à la Chambre munis d'une recommandation unanime afin que ce service soit rétabli dans l'ouest de l'Ontario. Monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire. Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Noble.  
Monsieur McNulty.

**Mr. McNulty:** Monsieur Veenis, on a déjà parlé de ceux qui voyagent de temps à autre dans des wagons de marchandises. Ceci constitue-t-il une violation des règles de sécurité de la Commission?

**Mr. Veenis:** Très certainement, sans compter que ceci viole également tous nos propres règlements. Il faut cependant dire que notre personnel a parfois des problèmes à régler sur le moment, qui aboutissent à ce genre de situation.

De nombreuses personnes préfèrent voyager dans des wagons de marchandises plutôt que de rester debout dans un couloir bondé. Le conducteur du train doit alors se charger de les chasser. Croyez-moi, nous ne voulons pas que les gens voyagent dans des wagons de marchandises mais je dois reconnaître que cela arrive.

**Mr. McNulty:** Pouvez-vous nous indiquer vos prochaines programmes de suppression de services-voyageurs?

**Mr. Veenis:** Comme vous le savez, monsieur McNulty, en accord avec la loi, nous avons demandé l'autorisation d'assurer des services-voyageurs dans tout le pays. La commission est actuellement en train d'examiner cette demande. Je devrais ajouter, je suppose, que le CP a fait la même demande. Je ne sais pas comment cela va se terminer.

**Mr. McNulty:** Merci monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci monsieur McNulty.  
Y a-t-il d'autres orateurs pour le premier tour?  
Monsieur Whicher, pour le second tour.

**Mr. Whicher:** Mon intervention ne prendra qu'une minute, monsieur le président. M. Sargent, qui est le député de cette région, m'a demandé de vous poser cette question, car il ne peut le faire, n'étant pas membre du Comité. Il voudrait savoir pourquoi vous utilisez toujours le pont d'échange de Owen Sound et pourquoi vous ne pouvez procéder à cet échange à Palmerston. Ce pont est manifestement une honneur et les habitants d'Owen Sound ne l'aiment pas.

**Mr. Veenis:** Comme vous le savez, ce pont sert aux industriels qui sont d'un côté de la ville et à l'élévateur qui est de l'autre. L'échange dont vous parlez se fait entre le CN et le CP. Il s'agit alors de se mettre d'accord avec l'autre société de chemin de fer pour que l'opération se fasse ailleurs. Il se peut qu'elle coûte cher. Je ne sais pas si je devrais vous le dire mais nous avons entrepris des discussions avec la collectivité afin de tenter de la dégager de la responsabilité de l'entretien du pont. Je pense que nous approchons d'une solution. J'espère alors que l'existence du pont sera plus facilement acceptée qu'elle ne l'est actuellement.



[Text]

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I have only a couple of observations to make and Mr. Veenis might make a comment. You said, and I think rightly so, that the populated areas such as London, Hamilton, Windsor and so on are the places you really service. But Mr. Veenis, I want to point this out, although I know you know it. The biggest single construction piece of work going on today in the whole of Canada is right in this area—Douglas Point. Quite frankly, when we talk about airports at Pickering or airports in Montreal at around \$400 million, that is a lot of money, but that is peanuts compared to the cost of a huge construction project like Douglas Point. You are taking advantage of that: you are going to make a lot of money, I hope, out of taking freight back and forth. You are going to transport heavy water out of there in the next year or so, to different parts of Canada.

• 1053

This is a fair question to ask you, too. You may take passengers out of London but how many cattle do you take into London, for example? Do you ever think of the hundreds of thousands of cars loaded with cattle that come from western Canada into this particular area? This very county where you are sitting right now is the beef capital of Canada and you are making plenty of money out of looking after cattle. We ask you to take some of that profit that you make and look after people for a change.

Then I ask you this: the CN and CPR are interested in the telecommunications system in Canada, and right in the riding of Bruce, on the other side of Hanover, is the biggest ERTS station in Canada where the government is spending millions of dollars. Surely you should look at things like this?

This is the breadbasket, too, with respect to my friend, Mr. Skoberg, who is from the west. We all know how important wheat is to Canada but the fact is that one-third of all the food produced in Canada comes from the Province of Ontario. We are right in the heart of it, right here, Mr. Veenis, and we feel that we should have a little better service.

I agree with what the other members have said. I think that as far as our questioning of you is concerned, we have almost come to the end of the road. We are going to have to take it up with the Canadian Transport Commission. We are going to have to recommend strongly to them that you fellows get some more passenger cars and get back into the business again.

I do not like to make a sweeping statement and say that the management of CNR should be less than proud of their operations but the brutal fact is, Mr. Veenis, that a hundred years ago this country was developed because of not one but two railways, by a fellow by the name of Sir John A. Macdonald; and he built them with no machinery and he did not have any money. You fellows are tearing them up and I say to you surely you should not have too much pride.

Besides sticking up for the CNR, Mr. Veenis, when you get to your, and I do not like to use the words, "ivory towers"—well, but that is what they are, so I will use them—the ivory towers that you have down in London where you have wall-to-wall carpeting, which does not just cover the floor but goes half-way up the wall, do you know who is paying for it? These people.

**The Vice-Chairman:** No applause please. We have a lot of briefs to hear and we want to hear you all.

[Interpretation]

**M. Whicher:** Monsieur le président, je n'ai que quelques remarques à ajouter et M. Veenis pourra les commenter. Vous avez dit que les zones très peuplées telles que London, Hamilton, Windsor et autres sont réellement les zones où vous assurez un bon service. Je voudrais simplement rappeler à M. Veenis quelque chose qu'il sait pertinemment bien. Le plus grand projet de construction individuelle actuellement réalisé dans notre pays se trouve précisément dans cette région, à Douglas Point. Quatre cents millions de dollars pour l'aéroport de Pickering ou de Montréal, cela représente pas mal d'argent, mais franchement ce n'est rien du tout par rapport à ce que coûtera Douglas Point. Cela vous profite, j'espère que le trafic-marchandises vous rapportera beaucoup. D'ici un an ou deux, vous expédierez à partir de cet aéroport de l'eau lourde dans tous les coins du Canada.

Cette question n'est pas du tout déloyale. Bien sûr, un certain nombre de voyageurs partent de London mais quelle quantité de bétail y arrive, par exemple? Avez-vous jamais pensé aux centaines de milliers de wagons remplis de bétail en provenance de l'ouest qui arrivent dans cette région? Ce comté dans lequel vous vous trouvez actuellement est la capitale nationale de la viande, et le bétail vous rapporte énormément d'argent. Nous vous demandons de consacrer une certaine partie de vos bénéfices à l'amélioration du bien-être de la population, pour changer.

Le CN et le CP s'intéressent au système de télécommunication canadien, et c'est justement dans la circonscription de Bruce, de l'autre côté de Hanover, que se trouve la plus grande station ERTS du Canada, pour laquelle le gouvernement dépense des millions de dollars. Vous ne pouvez pas ne pas vous y intéresser.

Sans vouloir offenser mon bon ami, M. Skoberg, qui vient de l'Ouest, cette région est aussi le grenier du pays. Nous connaissons tous l'importance du blé pour le Canada mais il n'en reste pas moins qu'un tiers des aliments produits le sont dans la province de l'Ontario. Nous sommes en plein cœur de cette région, monsieur Veenis, et nous pensons que nous méritons un service un peu meilleur.

Je partage l'opinion de mes collègues. Je crois que nous n'avons presque plus de questions à vous poser. Il ne nous reste plus qu'à nous adresser à la Commission canadienne des transports, en lui recommandant fermement de vous obliger à augmenter le nombre des trains de voyageurs et à reprendre les services.

Je n'aime pas porter des jugements sans appel; certes, la direction du CN peut être fière de ses réalisations mais il n'en reste pas moins, monsieur Veenis, que ce pays a pu se développer, il y a 100 ans, grâce, non pas à un, mais à deux chemins de fer, dirigés magistralement par Sir John A. Macdonald, et ce sans équipement moderne ni argent. Vous ne faites que détruire son œuvre et vous ne devriez pas être trop fiers.

Lorsque vous prenez la défense du CN, monsieur Veenis, et que vous vous retrouvez dans votre «tour d'ivoire», je n'aime pas utiliser cette expression mais elle dit bien ce qu'elle dit, de London où il y a de la moquette partout et même sur les murs, vous demandez-vous qui paie pour tout cela? Ce sont justement ces personnes-là.

**Le vice-président:** Pas d'applaudissement, je vous prie. Il y a beaucoup de mémoire et nous aimerions tous les entendre.

[Texte]

**Mr. Whicher:** And the people who are paying for it, Mr. Veenis, are people who are right in this room, from this area.

**Mr. Howe:** The Prime Minister has that, too, Ross!

**Mr. Whicher:** He has? Well, we will tackle that one, too. I would not be surprised but what Mr. Stanfield has his share, too. But in any event we are not talking about that now, we are talking about trying to get people back and forth to the areas in the Province of Ontario.

I know exactly what happened. It was asked by one of the members: what happened when the Canadian Transport Commission announced that you could get out of the passenger business in this area? I know what happened: you had a big party and said: "Hallelujah".

Smiles came over the faces of all senior officials of CNR. Why? Because you got exactly what you asked for: you were the champions. You are the champions of the CNR but I want to tell you that as far as the CNR is concerned in this area, you are right at the foot of the class and the only reason that you are not at the bottom is because the CPR are tied with you at that low spot, in my estimation.

I say to you in a kindly way, Mr. Veenis, and not personally at all, that I wish you would go back and talk to these senior officials, these people with whom you rub shoulders every day, and show a little leadership for the transportation difficulties that we have in this particular area. When you sit there and tell us that you have applied to get out of the transportation business right across Canada, you know, Sir John A. Macdonald would turn over in his grave, I will bet you. I would hate to go over there now because you might see something mixed up. And it would not be turning over with pride; it would be turning over with disgust at the lack of leadership shown by our two major railway systems here in Canada.

That is all. Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Whicher.  
Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Just one short question, Mr. Chairman.

Mr. Veenis, when the CTC handed down that decision to remove those six lines, who took the responsibility for transporting the passenger to his destination?

• 1058

**Mr. Veenis:** I am not sure that I understand your question exactly, Mr. Hales.

**Mr. Hales:** I am referring to those hearings which I attended, particularly the one in Guelph. When the report of the findings was issued saying that the six passenger lines would be discontinued whose responsibility was it to see that alternate transportation was provided?

**Mr. Veenis:** As I understand the riding, and I am just speaking from memory, the CTC suggested that there were alternate modes, and left it at that.

**Mr. Hales:** On whom do we put the finger for responsibility? Was it the CN's responsibility to see that there was adequate alternate service or was it the Canadian Transportation Commission's?

[Interprétation]

**M. Whicher:** Les gens qui paient tout ça, monsieur Veevis, sont ici présents, ils viennent de cette région.

**M. Howe:** Le premier ministre a aussi de la moquette, Ross!

**M. Whicher:** Ah, oui! Nous nous en occuperons aussi. Je ne serais pas surpris que M. Stanfield en ait aussi. De toute façon, tel n'est pas notre propos maintenant, il s'agit avant tout d'essayer de permettre aux gens de se rendre dans les différentes régions de la province de l'Ontario.

Je sais exactement ce qui est arrivé. Un des membres du comité nous a demandé: «Que s'est-il passé quand la Commission canadienne des transports a annoncé que vous pouviez abandonner le service-voyageurs dans cette région?» Je sais ce qui s'est passé: vous avez organisé un cocktail et vous vous êtes écriés: «Alleluia».

Les visages de tous les hauts fonctionnaires du CN se sont épanouis. Pourquoi? Parce que vous aviez obtenu exactement ce que vous vouliez: vous aviez gagné. Vous êtes les champions du CN mais je veux que vous sachiez qu'en ce qui concerne ce dernier dans cette région, vous occupez les derniers rangs et la seule raison pour laquelle, à mon avis, vous n'êtes pas au dernier rang c'est que le CP y est.

Ce n'est pas du tout une attaque personnelle, monsieur Veenis, mais je vous préviens gentiment que j'aimerais que vous retourniez là-bas et que vous parliez à ces hauts fonctionnaires que vous côtoyez tous les jours, et que vous fassiez un peu preuve d'autorité en ce qui concerne les difficultés de transport que nous connaissons dans cette région. Je suis sûr que Sir John A. Macdonald se retourne dans sa tombe, lorsque vous nous dites que vous avez demandé de ne plus participer aux réseaux de transport canadiens. Je n'aimerais pas aller sur sa tombe maintenant. Et ce n'est sûrement pas par fierté qu'il se retournerait mais par dégoût devant le manque de leadership de nos deux principaux réseaux ferroviaires du Canada.

C'est tout. Je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Whicher.  
Monsieur Hales.

**M. Hales:** Une question très courte, monsieur le président.

Monsieur Veenis, lorsque la Commission canadienne des transports a accepté l'abandon de ces six lignes, qui s'est

engagé à transporter les voyageurs allant dans cette direction?

**M. Veenis:** Je ne comprends pas très bien votre question, monsieur Hales.

**M. Hales:** Je me rapporte aux audiences auxquelles j'ai assisté, particulièrement celle de Guelph. Le rapport rédigé à la suite des études affirmait qu'on supprimerait le service-voyageurs sur six lignes; à qui devait-on confier la responsabilité d'un transport de remplacement?

**M. Veenis:** Si je me rappelle bien, le règlement et la CCT proposaient seulement qu'on mette sur pied des modes de transport de remplacement.

**M. Hales:** A qui précisément en incombe la responsabilité, au CN ou à la Commission canadienne des transports?



[Text]

**Mr. Veenis:** It certainly was not the CNR's, not in the least.

**Mr. Hales:** Then it is the Canadian Transportation Commission's responsibility to see that substitute adequate transportation is provided.

**Mr. Veenis:** I would not like to make that inference. You may have done so, but I would not like to make it.

**Mr. Hales:** We, as a Committee, have to put the finger on the responsible party and it would appear that that is it.

**The Vice-Chairman:** Mr. Veenis, how many passengers do you need in a coach running between two towns to make money?

**Mr. Veenis:** I cannot answer that off-hand. It is a very complicated question; it is not as simple as all that. I would not like to venture a short answer to that now.

**The Vice-Chairman:** Is it not a fact that when you run a passenger train the only difference between passenger and freight would be the five-man crew, if you have six or seven cars, plus the station agent? If you removed the passenger train employees the rest of the operating maintenance is still there. You still have to maintain track and you still have to have dispatchers and things like this.

**Mr. Veenis:** There is no question but that there are a lot of common costs. As I understand the CTC formula, of course it tries to apportion these that are truly applicable to passenger, and I cannot say whether or not it does it perfectly.

**The Vice-Chairman:** The CNR has no way of calculating how many passengers they must have to make money between two points? You must have some answers!

**Mr. Veenis:** Yes, there are people who know this. I just cannot answer the question off the top of my head.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Veenis.

**Mr. Skoberg:** Mr. Veenis, does the Canadian National have sufficient equipment right now to restore the service on the lines that were abandoned under the direction of the CTC?

**Mr. Veenis:** I would expect they have but I could not give a really precise answer to that.

**Mr. Skoberg:** Are you saying that you cannot tell us whether or not you have equipment to handle the service?

**Mr. Veenis:** I think it is almost two years since that judgment was made and there have been a lot of changes in that particular time. I think some of the older equipment has been scrubbed and we have probably diverted these cars to other lines and so on. There would have to be a shuffle take place. I assume there would be enough but I could not give a precise answer now.

**Mr. Skoberg:** At the various points that did have the service previously what type of information now is being offered by the Canadian National in so far as service on the main line or transcontinental line is concerned? What I am really asking is whether the public can obtain information through a zenith number or some other method?

[Interpretation]

**M. Veenis:** Certainement pas au CN.

**M. Hales:** Dans ce cas, la Commission canadienne des transports a pour tâche de trouver un moyen de transport approprié.

**M. Veenis:** Je n'oserai pas l'affirmer.

**M. Hales:** En tant que membres du comité, nous devons déterminer quel organisme était chargé de créer ce service et il semble que ce soit la Commission.

**Le vice-président:** Monsieur Veenis, pour que le service entre deux municipalités soit rentable, combien de voyageurs doivent faire le trajet?

**M. Veenis:** Je ne peux vous le dire à brûle-pour-point. C'est une question compliquée. Je n'oserai pas m'aventurer sur cette question.

**Le vice-président:** Est-il vrai que la seule différence entre un train de voyageurs de six ou sept wagons et un train de marchandises est l'équipe de cinq hommes affectée au premier plus le chef de gare? Si on retirait ces employés, le service d'entretien resterait le même. Il faudrait continuer à entretenir les lignes et à employer des expéditeurs.

**M. Veenis:** Le problème est qu'il y a beaucoup de frais communs. Il semble que la Commission canadienne des transports essaie de limiter les frais imposables aux voyageurs. Toutefois, je ne sais pas si elle y réussit.

**Le vice-président:** Le CN ne dispose-t-il d'aucun moyen pour calculer le nombre de voyageurs nécessaire à la rentabilité d'un service? Pouvez-vous me renseigner à ce sujet?

**M. Veenis:** Certaines personnes seraient en mesure de vous répondre; mais, cela m'est impossible.

**Le vice-président:** Je vous remercie monsieur Veenis.

**M. Skoberg:** Le CN possède-t-il à l'heure actuelle le matériel nécessaire pour reprendre le service sur les lignes que la Commission avait abandonnées?

**M. Veenis:** Je suppose, mais je ne suis pas vraiment au courant.

**M. Skoberg:** Êtes-vous sérieux quand vous affirmez que vous ignorez cela?

**M. Veenis:** Il y a presque deux ans, je crois, qu'on en est venu à cette conclusion et bien des changements se sont produits depuis lors. Je crois qu'on a nettoyé certaines des vieilles voitures et qu'on les a affectées à d'autres lignes. Il a dû y avoir échange. Je pense qu'il y aurait assez de matériel, mais je ne pourrais pas donner de réponse précise maintenant.

**M. Skoberg:** Dans les localités qui étaient desservies auparavant, quelle information le Canadien National donne-t-il sur le service des lignes principales ou transcontinentales? Le public peut-il obtenir des renseignements en composant un numéro zénith ou d'une autre façon?

[Texte]

**Mr. Veenis:** That is the method in use in this area—to the Servocentre at Kitchener in most cases.

**Mr. Skoberg:** Can all the towns that were serviced before still receive information?

**Mr. Veenis:** Yes, by zenith number.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**Mr. Rock:** I have one last question, Mr. Chairman. Mr. Veenis, would you be able to supply the Clerk of this Committee with copies of a report showing what you took in by way of revenue and what you paid out in costs, thereby proving a loss, when you requested discontinuance of the service. Then, when we get back to Ottawa, and if we have the Chairman of the Canadian Transport Commission in front of us, we could have more information to question them as to how they arrived at their decision to discontinue rather than give you a grant.

**Mr. Veenis:** That would have to be a policy decision, Mr. Rock, and I would prefer to check that with my superiors. I do not know the implications of handing these over. There may be something that I would not be aware of.

**Mr. Rock:** I believe any evidence you have submitted is public knowledge. So I do not think there is any secrecy about this. I think that the CTC hearings are public knowledge. All information that you submit, as to costs and everything, possibly, is not a secret. Or possibly it is.

**Mr. Veenis:** As I recall, the only costs that were discussed at the hearings were CTC costs.

**Mr. Rock:** You had to prove that you were losing money, and you had to submit certain costs and revenues on the passenger service line to the CTC.

**Mr. Veenis:** The CTC had their formula. They checked with our information against their summation of the thing, and the costs that were under discussion were the CTC costs.

**Mr. Rock:** We will be able to get this from the CTC.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Rock. Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Veenis, you have been in charge of the London area for how long?

**Mr. Veenis:** Three years.

**Mr. Howe:** You were not there back in 1960.

**Mr. Veenis:** No.

**Mr. Howe:** Have you looked through the records to find out whether the application that was made and that was studied in Owen Sound in 1970 was the first application that the railroad had made to discontinue the service in the area?

**Mr. Veenis:** I am going from a very sketchy memory on this question of abandoning service in Bruce County. It has been under discussion for a long time.

**Mr. Howe:** This is true, and there was an application pending that was placed in 1960. In 1962, I would like to make this remark, that the members in the area went to the Minister of Transport. Those applications were withdrawn and they were not put back again until we had this insidious transport bill that made it possible for the railroads to apply and get what they wanted. Thank you Mr. Chairman.

[Interprétation]

**M. Veenis:** C'est la méthode qu'on emploie la plupart du temps dans la région, en communiquant avec le Servocentre à Winnipeg.

**M. Skoberg:** Toutes les villes qui étaient desservies auparavant reçoivent-elles encore des renseignements?

**M. Veenis:** Oui, en composant le numéro zénith.

**M. Skoberg:** Merci.

**M. Rock:** J'ai une dernière question à poser, monsieur le président: Pourriez-vous donner au greffier du comité des copies d'un rapport faisant état des revenus et des dépenses prouvant que vous avez subi une perte quand vous avez demandé la permission d'abandonner le service? Alors, lorsque nous serons de retour à Ottawa, si le président de la Commission canadienne des transports peut se présenter devant nous, nous pourrions lui demander pourquoi ils ont décidé de suspendre le service au lieu de vous accorder une subvention.

**M. Veenis:** Ce doit être une décision prise selon une certaine ligne de conduite, monsieur Rock, et je préférerais vérifier cela auprès de mes supérieurs. Je ne veux pas m'engager car il y a peut-être quelque chose dont je ne suis pas au courant.

**M. Rock:** Je crois que tous les renseignements que vous avez donnés sont de notoriété publique. Je ne crois donc pas qu'il y ait de secrets là-dessus. Je pense que les séances de la CCT sont publiques. Tous les renseignements que vous nous avez donnés, quant aux frais et autres choses, ne sont pas secrets. A moins qu'ils ne le soient.

**M. Veenis:** Si je me souviens bien, les seuls frais dont nous avons discuté sont ceux de la CCT.

**M. Rock:** Vous deviez prouver que vous aviez un déficit et il vous fallait donner à la CCT certains frais et revenus des services de trains de voyageurs.

**M. Veenis:** La CCT avait sa formule. Elle a vérifié nos renseignements avec ses calculs. Les frais dont nous avons discuté étaient ceux de la CCT.

**M. Rock:** Nous obtiendrons ce renseignement de la CCT.

**Le vice-président:** Merci monsieur Rock. Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur Veenis, pendant combien de temps avez-vous été responsable de la région de London?

**M. Veenis:** Trois ans.

**M. Howe:** Vous n'étiez pas là en 1960.

**M. Veenis:** Non.

**M. Howe:** Avez-vous examiné les dossiers pour savoir si la demande qui a été présentée et étudiée à Owen Sound en 1970 était la première que la compagnie faisait dans le but de supprimer le service dans cette région?

**M. Veenis:** Je n'ai pas beaucoup de précisions concernant la question de l'abandon du service dans le comté de Bruce. On en parle depuis longtemps déjà.

**M. Howe:** C'est exact. Il y avait une demande à l'étude qui avait été faite en 1960. Je voudrais faire remarquer que les députés de cette région, en 1962, sont allés voir le ministre des Transports. On a retiré ces demandes et on n'en a plus entendu parler jusqu'à ce qu'un insidieux bill sur les transports permette aux compagnies de chemins de fer de présenter de telles demandes et d'obtenir ce qu'elles désirent. Merci monsieur le président.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe. Are there any other questions?

This completes the questioning of Mr. Veenis, the Area Manager of the CNR, and I would like to take this opportunity of thanking him for taking time to come and hear us.

Is Mayor Arthur Brown of Walkerton here?

Mr. Brown, will you be presenting a brief?

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, on a point of order, would it be possible for you to list the briefs we are going to hear and the order in which we are going to hear them, so that we can sort them out in our files? Have you got an order?

**The Vice-Chairman:** This is a tentative order. We have mayor Arthur Brown of Walkerton, Mr. Davis, the Warden of Bruce County; for the City of Owen Sound, Mayor Rutherford; and Mr. R. M. Campbell, Owen Sound Chamber of Commerce. We have the Town of Southampton; the Town of Chesley, the Town of Kincardine; Dufferin County. The town of Harriston, the Business and Professional Women's Club. Wingham Lions Club. Maryborough Township Senior Citizens. Mr. Jack White, Kincardine. Mr. Shellington, Hanover. Mr. H. F. Schlenker, Port Elgin. Mr. Peter Oehm "Go North Committee", Toronto. Mrs. Evelyn A. Wiseman, and Mr. Michael Keating, Toronto, formerly of Southampton.

• 1108

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, there are also representatives here from the County of Grey. Did you put them down?

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Whicher. We have Mayor Arthur Brown of Walkerton. May we have a few comments from you, please?

**Mr. Arthur Brown (Mayor of Walkerton):** Thank you, Mr. Chairman.

Honourable guests, ladies and gentlemen, I would first like to offer greetings and a welcome from the town of Walkerton to everyone attending this meeting this morning. We are pleased that you have come to our town. We enjoy living in Walkerton in the county of Bruce, and we hope that your stay will be a pleasant one and that you will return.

As far as our brief is concerned, I think the Committee has a copy of it. It was submitted to them at the proposed last hearing, and I will not dwell upon it too much. However, I would like to impress upon the Committee that we in Walkerton find it very unhandy without a rail-passenger service, and particularly our senior citizens. Many of them who used to use those facilities to go to and from the city, particularly in the wintertime when the road are difficult in this area, certainly do miss the services of the railroad. We would like to impress upon the Committee that we are very anxious that they return some sort of a service to this area in the very near future, and we hope that this Committee in their wisdom and with all the information that they have will be able to recommend to the Transport Commission that something be done because it is badly needed in our area.

I do not want to dwell on too many things. I am sure you have many briefs today and ours is on record, and we hope that something will be done. Thank you, Mr. Chairman.

[Interpretation]

**Le vice-président:** Merci monsieur Howe. Y a-t-il d'autres questions?

Cela met fin aux questions posées à monsieur Veenis, directeur de secteur pour la compagnie des Chemins de fer Nationaux. Je profite de l'occasion pour le remercier d'être venu et de nous avoir écouté.

Est-ce que le maire de Walkerton, monsieur Arthur Brown, est ici?

Est-ce que vous nous présenterez un mémoire?

**M. Hales:** Monsieur le président, je fais appel au règlement. Vous serait-il possible de nous donner la liste des mémoires que nous entendrons, dans l'ordre où nous les entendrons, afin que nous puissions les trouver facilement dans nos dossiers? Les avez-vous en ordre?

**Le vice-président:** C'est un ordre approximatif. Il y a les mémoires de: M. Arthur Brown, maire de Walkerton, M. Davis, président du Conseil du comté de Bruce, M. Rutherford, maire de Owen Sound, M. R. M. Campbell, de la Chambre de commerce de Owen Sound. Il y a aussi ceux des villes de Southampton, de Chesley, de Kincardine, du comté de Dufferin, de Harriston, du Business and Professional Women's Club, du Lions Club de Wingham, des citoyens âgés de la municipalité de Maryborough, de M. Jack Whit de Kincardine, de M. Shellington d'Hanover, de M. H. F. Schlenker de Port Elgin, de M. Peter Oehm du Go North Committee de Toronto, de M<sup>me</sup> Evelyn A. Wiseman et de M. Michael Keating de Toronto et auparavant de Southampton.

**Mé Whicher:** Monsieur le président, il y a également les représentants du comté de Grey. Les avez-vous inscrits sur votre liste?

**Le vice-président:** Je vous remercie de le porter à mon attention, monsieur Whicher. Nous accueillons Son Honneur le maire Arthur Brown de Walkerton. Voulez-vous vous avancer, s'il vous plaît?

**M. Arthur Brown (maire de Walkerton):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je souhaite d'abord la bienvenue au nom de la municipalité de Walkerton à tous ceux qui assistent à la réunion ce matin. C'est avec plaisir que nous vous accueillons chez nous. Nous aimons nous-mêmes vivre à Walkerton dans le comté de Bruce; nous espérons que votre passage parmi nous vous sera agréable et que vous nous reviendrez.

Des exemplaires de notre mémoire ont été distribués aux membres du Comité. Il avait été préparé en vue de la dernière réunion prévue qui a été reportée; je ne m'y attarderai pas plus qu'il ne faut. Je tiens cependant à bien faire comprendre aux membres du Comité que nous, les habitants de Walkerton, trouvons extrêmement désagréable de ne pouvoir compter sur les services de train de voyageurs; ce sont nos citoyens âgés qui sont le plus touchés. Beaucoup d'entre eux, qui utilisaient le train pour se rendre à la ville et en revenir surtout au cours de l'hiver, au moment où les routes sont en assez mauvais état dans cette région, se ressentent de l'abolition du service. Nous attendons avec impatience qu'on rétablisse le service-voyageurs dans la région; nous espérons que le Comité jugera bon, après avoir entendu tous les intéressés, de recommander à la Commission canadienne des transports de prendre des mesures afin de répondre à nos besoins.

Je ne veux pas reprendre tous les points que nous soulevons dans notre mémoire. Il sera annexé au compte rendu et nous espérons qu'il aura des suites. Je vous remercie.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Mayor. Mr. Davis, the Warden of Bruce County, please.

**Mr. McKinley:** This entire brief will be appended to our proceedings.

**The Vice-Chairman:** Is that the wish of the Committee?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** Mr. Davis, the Warden of Bruce County has a brief to present. Mr. Davis.

**Mr. H. Davis (Warden of Bruce County):** Ladies and gentlemen, in addressing myself to the members of this Committee may I belatedly welcome you to Bruce County. We are—and when I say «we» I am thinking of the people I represent, the 43,000 people in the county—hopeful and optimistic that on the basis of the recommendations you will take back to Ottawa that you will be able to implement some meaningful changes and that this will just not be another exercise in governmental futility. We are optimistic and we hope you look at our brief objectively.

May I first address myself to Mr. Hales. He made some reference to the quality of growth in our area. We thank you very much for that, and I might suggest that if there was more money forthcoming from the government immediately to the southeast of us that we could do a much better job. We think we are doing 100 per cent, considering what we have to work with.

To the gentleman from Moose Jaw, the beef farmer, might I say that nowhere in Ontario or in Canada will you be in an area where the people are more conversant with or knowledgeable about the impact of agriculture on our area. As Ross Whicher said, you are truly in the heart of the good cattle country. Most of the calves that were produced in your immediate area can be found on the farms in Bruce County, and they are brought here by rail. Speaking as a farmer and referring to the type of rail service that we get, the mortality rate on cattle coming into Bruce County this past year increased 642 per cent over the previous year. To my mind this relates in part to the quality of service that we are getting from our railways, and this ties in with the apathy on behalf of the railway employees in regard to not only freight service but in regard to the apathy they have toward the passenger service.

I am also going to suggest to you that you are in an area this morning that has the most older people per capita of any county in Ontario. We also have the least welfare per capita of any county in Ontario. These I think are very relevant points.

• 1113

We are talking here this morning as if losing a little money was something unique. We are in a society where as taxpayers we can donate up to \$50,000 for a peice of idiotic sculpture that looks as if it had been hung together by a group of people out of an insane asylum. I have read that on a per capita basis we are as a nation the biggest Santa Claus in the free world. We send everything to Afghanistan and Outer Mongolia and what have you. Let us bear in mind that with the increasing debt in Ottawa this little thing that we are talking about is peanuts in the most literal sense of the word.

I think the quality of any civilization can be determined by the attitude that we have towards our senior citizens. In this county we have the most county home beds, on a per capita basis once again, of any county in the Province of Ontario. In my capacity as Warden I have gotten many,

[Interprétation]

**Le vice-président:** Merci, monsieur le maire.

C'est à M. Davis, le président du conseil du comté de Bruce.

**M. McKinley:** Tout le mémoire sera annexé au compte rendu.

**Le vice-président:** Le Comité est-il d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Je cède la parole à M. Davis qui a un court exposé à nous présenter.

**M. H. Davis (président du conseil du comté de Bruce):** Au nom du comté de Bruce, je souhaite la bienvenue aux membres du Comité, même si c'est un peu tard. Nous comptons bien, et lorsque je dis nous, je parle au nom des 43,000 habitants du comté, que sur la foi des recommandations qui vous auront été faites au cours de votre voyage, vous pourrez à votre retour à Ottawa amender des changements importants. Nous espérons qu'il ne s'agit pas d'une entreprise futile, que vous examinerez notre mémoire en toute objectivité.

Je tiens d'abord à remercier M. Hales qui a parlé de l'expansion rapide dans notre région. Je lui signale, par ailleurs, que si nous obtenions plus de fonds du gouvernement qui se trouve directement au sud-est, nous pourrions faire bien mieux encore. Nous faisons tout ce que nous pouvons actuellement avec le peu de moyens dont nous disposons.

Au représentant de Moose Jaw, l'éleveur de bétail, je ferai remarquer qu'il ne trouvera pas en Ontario ou au Canada un endroit où les gens sont plus compétents ou plus intéressés pour tout ce qui touche l'agriculture. Comme M. Ross Whicher l'a fait remarquer, vous êtes au cœur d'une région d'élevage. Les veaux qui naissent dans votre région se retrouvent dans les fermes du comté de Bruce, soit dit en passant, ils viennent par rail. Je suis moi-même cultivateur; je vous ferai remarquer, au sujet de la qualité du service ferroviaire dans la région, que le taux de mortalité du bétail a augmenté de 642 p. 100 au cours de l'année qui s'achève comparativement à l'année précédente. Voilà qui illustre assez bien le genre de service que nous obtenons des chemins de fer; et c'est un autre exemple du peu de souci que se font les employés des chemins de fer non pas seulement au sujet des marchandises, mais également au sujet du service-voyageurs.

Je crois également que vous vous trouvez dans un comté où il y a plus de gens âgés proportionnellement que dans toute autre région de l'Ontario. De tous les comtés de l'Ontario, c'est nous qui comptons le moins d'assistés sociaux. Je crois que c'est là un point important.

Ce matin, on parle de petites pertes d'argent comme si cela était exceptionnel. Nous vivons dans une société où, à titre de contribuables, nous pouvons payer jusqu'à \$50,000 pour une affreuse sculpture qui semble avoir été assemblée par un groupe de personnes sorties d'un asile d'aliénés. J'ai lu quelque part que nous sommes la nation qui donne le plus de cadeaux, par tête, dans le monde libre. Nous envoyons plein d'argent en Afghanistan, en Mongolie, et un peu partout. N'oublions pas qu'à côté de la dette toujours croissante d'Ottawa, cette petite affaire n'est littéralement qu'une poussière.

A mon avis, on peut déterminer la qualité d'une civilisation par l'attitude qu'elle prend à l'égard de ses membres plus âgés. C'est notre comté qui possède le plus grand nombre de lits dans des foyers pour vieillards, encore une fois par tête, et ce dans toute la province d'Ontario. A titre



**[Text]**

many communications from people, senior citizens specifically, people with children that had to go to Toronto, to Kitchener, to London to have medical work done. I have had many communications that have said to me, «Please do what you can in your small capacity to reinstate the rail services.» I would suggest to you that we are in a technological society where we talk a lot about computers as if they were a cure-all but we are leaving a long way behind us the good old basic common sense that built this nation.

I suggest that when you get back to Ottawa you re-examine and re-evaluate your priorities. Now with your permission I am going to read to you this brief which I hope to leave with you.

Public transportation in Bruce County has been very inadequate since rail service was discontinued on branch lines formerly serving this county.

It was promised at that time that bus service would be extended and improved when train service was cancelled. This was to be implemented by the Canadian National Railways and/or private carriers. This service did not materialize, and as a result many areas are dependent entirely on private motor cars as the only means of travel.

This has placed an extreme hardship on the elderly who, in many cases, do not and cannot operate private motor vehicles.

Letters have been received by county council from senior citizens requesting that council use its influence to improve public transportation to Toronto and other cities. Twenty per cent of the citizens of Bruce County are 60 years of age or older. Stop and consider that fact—20 per cent are 60 years of age or older.

Since rail service has been discontinued, a major new development has occurred at Douglas Point, where the construction of the Bruce Nuclear Station and Heavy Water Plant has resulted in the reconstruction of the line from Guelph to this site. This was necessary for greatly increased freight traffic on this line due to the heavy water shipments and fuel oil for the operation of this huge project.

At this time, as this line has now been reconstructed and must be maintained, it would seem logical that the Canadian National Railways would again operate a daily dayliner service to Toronto, which would greatly improve public transportation in Bruce County. The railway should be able to operate this type of service at a profit if line maintenance costs were not charged against the operation.

This line is the central one of the three branches formerly running out of Palmerston. This would permit passengers to drive from towns on the other branches to the closest point on the Southampton line. They could park their cars while they travelled to Toronto and pick them up on their return.

With a train going to Toronto in the morning and returning in the evening, many persons would use this service rather than drive their cars. Traffic and air pollution have increased in the city to a point where many do not wish to drive. This is very obvious when you are in the urban centres to the South.

I might quickly read you another page here that relates more to the mechanical facilities of the rail lines in our county. The county has good rail facilities which come from Guelph through Palmerston to Douglas Point, Walkerton, Paisley and Port Elgin. This line services the nuclear installation at Douglas Point. The track has been heavily ballasted and all structures have been strengthened to take oil trains which will supply bunker oil fuel to

**[Interpretation]**

d'échevin, je rencontre beaucoup de gens, en particulier des personnes âgées, des personnes qui ont des enfants et qui ont dû aller à Toronto, à Kitchener, ou à London, pour subir des traitements médicaux. Souvent on m'a dit, «s'il vous plaît, faites votre possible pour qu'on instaure à nouveau le service-voyageurs». Nous vivons dans une société technologique où l'on parle beaucoup d'ordinateurs comme si ceux-ci offraient une solution à tout, mais le bon vieux bon sens qui a bâti cette nation, on l'a laissé loin derrière.

A votre retour à Ottawa, suggérez un réexamen et une réévaluation de vos priorités. Je vais maintenant lire un mémoire, si vous le permettez, et je vous en laisserai un exemplaire.

Les transports publics dans le comté de Bruce sont très inadéquats depuis qu'on a supprimé le service-voyageurs sur les lignes d'embranchement qui desservaient avant le comté.

On avait alors promis d'étendre le service d'autobus et de l'améliorer. Celui-ci devait être offert par le CN ou par des entreprises privées. On ne l'a jamais vu, et maintenant, plusieurs régions dépendent uniquement du transport par automobile.

Cela a causé un coup dur aux personnes âgées qui souvent ne savent pas conduire ou ne le peuvent pas.

Le conseil de ville a reçu des lettres de ses citoyens âgés demandant qu'il joue de son influence pour améliorer les moyens de transport jusqu'à Toronto et d'autres villes. Vingt p. 100 des habitants du Comté de Bruce ont 60 ans ou plus. Pensez-y, 20 p. 100 de la population a au-dessus de 60 ans.

Depuis que le service-voyageurs a été interrompu, on a construit à Douglas Point la station nucléaire de Bruce et une usine d'eau lourde puis on a rétabli la ligne qui allait de Guelph jusqu'à ce lieu. On a dû le faire à cause de l'augmentation du trafic de fret. On envoyait de l'eau lourde, et on recevait du mazout nécessaire au fonctionnement de cet immense complexe.

La ligne est maintenant rétablie et entretenue, il serait donc logique que le CN mette en service un autorail quotidien allant à Toronto ce qui améliorerait grandement les transports publics dans le comté de Bruce. Ce service serait rentable si les frais d'entretien n'étaient pas comptés.

C'est une ligne principale à laquelle viennent se joindre trois embranchements qui venaient avant de Palmerston. Cela permettrait aux voyageurs de venir en voiture des villes situées sur d'autres embranchements jusqu'à l'endroit le plus rapproché de la ligne de Southampton. Ils pourraient laisser leur voiture en stationnement pendant leur voyage à Toronto et la reprendre à leur retour.

Si un train faisait le trajet matin et soir, beaucoup de personnes l'emprunteraient au lieu d'y aller en voiture. Le trafic et la pollution de l'air a tellement augmenté dans la ville que beaucoup préfèrent ne plus conduire. C'est encore plus évident dans les centres urbains du Sud.

Je vous lirai rapidement une autre page qui traite plutôt des facilités mécaniques que l'on trouve le long des voies ferrées du comté. Le comté jouit de bonnes installations ferroviaires. Les voies ferrées arrivent de Guelph en passant par Palmerston, Douglas Point, Walkerton, Paisley et Port Elgin. Cette ligne dessert la station nucléaire de Douglas Point. La voie ferrée est bien ballastée, et toutes les structures ont été renforcées pour permettre le passage des wagons-citernes qui alimentent en mazout le complexe nucléaire. Les hauts fonctionnaires de la commission de

*[Texte]*

the nuclear complex. Hydro electric power commission officials plan on three trains per week, each containing 40 tank cars. That is quite a bit of vehicular traffic.

• 1118

The tracks, crossing protection and sidings have to be maintained to provide this service. Their use by a dayliner would add very little to the cost of maintenance; that is, passenger service should not be charged with any great upkeep of the tracks.

All passenger service in this area was discontinued two years ago, along with the line running from Southampton, lines from Harriston to Kincardine and also from Harriston to Hanover, Chesley, Tara and Owen Sound had their passenger service discontinued. It would seem logical that for a trial period passenger service should be continued on the Southampton line, which services the centre of the county, and it would thereby provide a service that could be used by the residents of Tara, Chesley, Hanover and Neustadt on the east side of the county and Kincardine, Teeswater and Lucknow in the western portion of our county.

We would also request that the schedule be tailored more to the needs of the public. Although use of the former dayliner was slight during the week, on weekends it was very crowded. Quite often and always on a holiday weekend people had to stand in the aisles from at least Toronto to Guelph, and sometimes further.

we would also ask that the service be monitored. I think we should think about this. We would also ask that the service be monitored to see that the railways are not deliberately discouraging passenger traffic. The railway companies were given grants and concessions when they were established, and in return they covenanted to provide freight and passenger service to our area. If they are giving up these obligations the municipalities should be justly reimbursed. It is six of one and half a dozen of the other. It should be fair both ways. If ever all the passenger traffic into Toronto can be eliminated, and this appears to be their goal, Union Station and all the yards along the Toronto waterfront can be liquidated and sold for an enormous price. If the railway companies were told that this would not be permitted, perhaps there would be more effort put into making passenger traffic much more attractive.

Finally, we know that highway traffic in this area is increasing rapidly because of tourists and industrial development. Alternate modes of transportation are desirable and should not be lightly cast aside. The people in this area are not at all satisfied that the railway companies are making an honest effort to provide a paying passenger service. We feel that an honest effort has yet to be made.

In Bruce County we have something like 35 people per square mile and that is tripled to well over 100 in the summertime because this is a clean, unpolluted area that people truly want to come to and we want to act as their hosts when they are here.

May I suggest to you men on this Committee that you go back to Ottawa and put the priorities and people where they should be and give due consideration to the people who made this nation what it is today, the senior citizens, and get some semblance of rail traffic back in here. You would not only be fulfilling your obligation to your constituents but to humanity in general. Thank you very much.

*[Interprétation]*

l'énergie hydro-électrique prévoient trois trains par semaines, chacun comportant 40 wagons-citernes.

Les voies, les passages à niveau et les remblais doivent être bien entretenus afin d'assurer ce service. Un train de

jour n'ajouterait pas grand-chose aux frais d'entretien; par conséquent un service-voyageurs n'exigerait pas un accroissement sensible des travaux d'entretien.

Tous les trains de passagers ont cessé de circuler dans cette région il y a deux ans, ainsi que ceux qui partaient de Southampton, et Harriston à destination de Kincardine, de Harriston vers Hanover, Chesley, Tara et Owen Sound. Il serait donc logique, au cours d'une période d'essai, qu'on reprenne la ligne de Southampton qui dessert le centre du comté et qui serait également utilisée par les habitants de Tara, de Chesley, de Hanover et de Neustadt dans l'est du comté, ainsi que par ceux de Kincardine, de Teeswater et de Lucknow à l'ouest.

Nous voudrions par ailleurs que les horaires tiennent davantage compte des besoins des passagers. Bien que le train du jour ait été peu utilisé pendant la semaine, il était bondé pendant les fins de semaine. Presque toujours, surtout lors des fêtes, les passagers devaient voyager debout de Toronto jusqu'à Guelph, et souvent plus loin.

Il faudrait, en outre, que le service soit contrôlé, de façon à nous assurer que les sociétés ferroviaires ne découragent pas délibérément les passagers éventuels. Les sociétés ferroviaires se virent en effet attribuer des subventions et des concessions au moment de leur création, moyennant quoi elles s'étaient engagées à assurer le transport des marchandises et des passagers. Si elles abandonnent leurs obligations, les municipalités devraient être remboursées. Il faut que tout le monde y retrouve son compte. Si le service des passagers doit être un jour entièrement abandonné à Toronto, ce qui semble bien être l'objectif des sociétés, la gare Union et les gares de triage qui longent le port de Toronto, pourraient être vendues à un prix énorme. Or, si les sociétés ferroviaires se voyaient interdire une telle opération, elles feraient peut-être un petit effort pour rendre le service des passagers plus attrayant.

Enfin, la circulation routière dans cette région devient de plus en plus rapide à cause des touristes et du développement industriel. Dans ces conditions, les autres modes de transport restent souhaitables et ne doivent pas être abandonnés à la légère. Les habitants de la région sont loin d'être convaincus que les sociétés ferroviaires ont réellement essayé d'assurer un service de passagers rentable. Nous estimons au contraire qu'un tel effort reste encore à faire.

Le comté de Bruce compte environ 35 habitants par mille carré; ce nombre dépasse sensiblement la centaine en été puisque l'atmosphère non polluée de notre région attire les touristes en grand nombre et nous sommes disposés à les accueillir.

Je suggère dès lors que, rendus à Ottawa, les membres du Comité établissent un ordre de priorités convenable et qu'ils veillent à assurer le rétablissement des trains de passagers, car il faut tenir compte des besoins des personnes plus âgées grâce auxquelles notre pays est devenu ce qu'il est. En agissant de la sorte, vous vous assurerez de vos obligations non seulement vis-à-vis de vos électeurs, mais vis-à-vis de l'humanité tout entière. Je vous remercie.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Davis. The first questioner will be Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, I know we are here to discuss passenger rail service, but with your permission I would like to address one question to the Warden concerning the very alarming statement he made—and you correct me, Mr. Warden, if I am wrong—that the mortality rate in the shipping of live cattle increased 642 per cent over last year. This is phenomenal. I would like to ask you first of all who pays for this loss, the railway, the shipper or the receiver?

**Mr. Davis:** It may be interesting to you to know that the railways, if they are proven to be negligent—and, believe me, this takes some doing—compensate the farmer at the rate of \$100 apiece. You do not have to be a mathematical wizard to figure out that a 400-pound calf times 50 cents comes to \$200. Another way to do it is to insure it with the Hartford Insurance Company and you are reimbursed, exclusive of freight charges, but once again it is quite obvious that with the escalation of mortality due in very large part to negligence of railroad employees that the amount of money paid for insurance will escalate along with the mortality rate. It just has to work that way.

**Mr. Hales:** I am glad to know that. Regardless of who pays for the loss, the loss should not occur in the first place because it is not good business on anybody's part.

Do you feel that the equipment that is being used is satisfactory? Are the railway cars satisfactory?

• 1123

**Mr. Davis:** Quite a few of the railway cars, if there were a railway museum, should be shunted in there and left to disintegrate instead of disintegrating on the tracks. Once again it is dangerous to generalize, and I am doing that. Quite a lot of this rolling stock is totally inadequate, totally obsolete, and if farmers had to operate with this type of equipment within the boundaries of their lines, we could not even afford to pay our own taxes.

**Mr. Hales:** It would appear that we should spend \$40 million for livestock cars as well as for wheat cars.

**Mr. Davis:** I think there is nothing wrong with spending money if you spend it in the proper places for the proper things.

**Mr. Hales:** What about the stopovers and the feeding on the route? Are they sufficient, or are they too far apart?

**Mr. Davis:** I would suggest that they are sufficient. But if you are on a trip and you stop every six hours for a meal, that in essence is sufficient. But if there is no food or water, it does not mean much.

May I quote an example? In Winnipeg three years ago I bought cattle further west in the Alberta area. I flew into Winnipeg, and we had eight cars coming in on one particular morning. I went out to check whether they were being adequately watered or not. I was told by two chaps who could hardly speak English, as they chopped the ice out of the water trough, to get out of there. They were going to have to bail the water out so that it would not freeze again.

The point is this. These cattle are not getting adequately watered or fed. They go through the rigamarole of stopping. I will grant you that. But the right things do not happen when they do stop, because those people, the CNR and CPR employees, just do not give one literal damn, if you pardon the expression.

[Interpretation]

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Davis. Je donne la parole à M. Hales.

**M. Hales:** Bien que nous soyons ici pour examiner le transport ferroviaire des passagers, j'aimerais néanmoins poser une question au préfet au sujet de sa déclaration selon laquelle le taux de mortalité du bétail transporté par rail a augmenté de 642 p. 100 par rapport à l'an dernier. C'est une augmentation phénoménale. Qui encaisse la perte, les chemins de fer, l'expéditeur ou le destinataire?

**M. Davis:** S'il est établi que les chemins de fer ont fait preuve de négligence, ce qui n'est pas facile à faire, ils versent une compensation de \$5 par tête aux cultivateurs. Or, un veau pesant 400 livres coûte \$200. On peut aussi s'assurer auprès de la société d'assurance Hartford, mais étant donné l'augmentation vertigineuse du taux de mortalité imputable en grande partie à la négligence des employés de chemins de fer, les primes d'assurance augmenteront, bien entendu, en fonction de l'augmentation du taux de mortalité. On ne peut faire autrement.

**M. Hales:** Je suis content d'apprendre cela. Peu importe qui paye pour ces pertes, elles ne devraient pas avoir lieu car ce n'est pas bon pour personne.

Estimez-vous que les wagons utilisés pour ce transport sont de qualité satisfaisante?

**M. Davis:** S'il existait un musée du chemin de fer, il faudrait y oublier un grand nombre de wagons, plutôt que de les laisser se désintégrer sur les voies. Il est encore une fois dangereux de faire des généralisations, et c'est ce que je fais. Une bonne partie du matériel roulant est totalement inadéquat, totalement démodé, et si les agriculteurs devaient travailler avec ce genre de matériel, nous ne pourrions même pas nous permettre de payer nos propres impôts.

**M. Hales:** Il semblerait que nous devions dépenser 40 millions de dollars pour des wagons à bestiaux aussi bien que pour des wagons à grain.

**M. Davis:** Je crois qu'il n'y a pas de mal à dépenser de l'argent si c'est à bon escient.

**M. Hales:** Y a-t-il assez d'arrêts en route pour alimenter le bétail? Ou sont-ils trop espacés?

**M. Davis:** Je croirais qu'ils sont suffisants. Mais si l'on arrête toutes les six heures pour un repas, pendant un voyage, c'est au fond suffisant. Mais s'il n'y a pas de nourriture ou d'eau, cela ne veut pas dire grand chose.

Si vous le permettez, je vais vous citer un exemple. A Winnipeg, il y a trois ans, j'ai acheté du bétail plus loin à l'ouest, dans la région de l'Alberta. J'ai pris l'avion pour Winnipeg, et huit wagons devaient arriver un certain matin. Je suis allé vérifier si l'on donnait assez à boire aux animaux, et je me suis fait renvoyer par deux personnes qui pouvaient difficilement parler anglais et qui étaient en train de casser la glace dans l'abreuvoir. Ils allaient être obligés de vider l'eau, pour qu'elle ne gèle pas encore une fois.

Je prétends donc que le bétail n'est pas suffisamment abreuvé et nourri. J'admets qu'ils prennent la peine de faire des arrêts, mais ils ne font pas ce qu'il y a à faire lorsqu'ils arrêtent, car ces personnes, les employés du CN et du CP, s'en fichent tout simplement comme de l'an quarante, si vous me pardonnez l'expression.

[Texte]

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, in view of the fact that this is one of the greatest beef-feeding areas in Ontario, I think our Committee would do well to put a recommendation in our report that a task force, composed of a shipper, a feeder, a member of the CNR, and a person of the Humane Society, to make a committee of four, look into this very serious situation in the shipping of live cattle from western Canada to eastern Canada, particularly in this area. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Hales and Mr. Davis. Mr. Howe.

**Mr. Howe:** In your statement you indicated that you appreciated the fact that the decision that was made in Owen Sound was predicated on the fact that there was going to be adequate bus service to look after the people when the trains were taken off. Do you believe this has happened?

**Mr. Davis:** I do not.

**Mr. Howe:** You would perhaps be interested that a committee of the Canadian Transport Commission came up here—this is dated June 14, 1971, so they must have been there between the time when I put the motion in the House to arrange for this committee to come here, which was in April sometime. So they came up to look over the bus service in the area.

In Stratford yesterday when I asked some of the elected officials from around the area whether they had heard of anybody that had been interrogated about the quality of the bus service in the area, the only answer I got was that there was one 80-year old storekeeper that did not know whether this was the question they had asked him or not. But he thought that probably they came and said something to him about bus service, and he did not know anything about it.

In your opinion, have you heard of any of your elected officials, or were you interrogated, about the quality of the bus service in the area by this committee which has a report on motor coach service on the Bruce Peninsula? Were you or any of your officials interrogated about this situation?

**Mr. Davis:** I would have to qualify my answer by saying that I do not know about the other people. But I think I would have heard in discussion these chaps saying that, yes, people did inquire from them. But on the basis of what I know now, absolutely not.

**Mr. Howe:** In other words, here the committee of the Canadian Transport Commission, which is a body of the government, comes up here to make a survey, and the only people they went to see, the only people mentioned in here, are the bus operators.

**Mr. Davis:** I think our senior levels of government are many times notorious in their neglect of getting back to the local elected municipal people when they send in committees, investigative bodies, or what have you. They must hold a lot of these hearings—not referring to this one—in the back room of a barbership or something, because we just do not hear about them.

[Interprétation]

**M. Hales:** Monsieur le président, étant donné qu'il s'agit de l'une des régions les plus importantes de l'Ontario en ce qui concerne l'élevage du bœuf, je crois qu'il serait bon que notre comité inscrive dans son rapport une recommandation portant qu'une équipe spéciale de quatre membres soit formée, comprenant un transporteur, un éleveur, un représentant du CN et un autre de la société protectrice des animaux, pour étudier la situation très grave qui existe dans le domaine de l'expédition du bétail sur pied de l'ouest du Canada en direction de l'est, plus particulièrement dans la région qui nous intéresse. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, MM. Hales et monsieur Davis. Je donne la parole à M. Howe.

**M. Howe:** Vous dites dans votre déclaration que vous comprenez que la décision prise à Owen Sound était fondée sur le fait qu'il y aurait un service d'autobus approprié pour répondre aux besoins de la population lorsque les trains seraient supprimés. Croyez-vous que c'est ce qui s'est produit?

**M. Davis:** Je ne le crois pas.

**M. Howe:** Un comité de la Commission canadienne des transports est venu ici, je crois que c'était le 14 juin 1971, et il est donc venu depuis que j'ai présenté la motion à la Chambre pour que notre comité vienne ici, car j'ai présenté cette motion en avril. On était donc venu examiner le service d'autobus dans la région.

Hier à Stratford lorsque l'on a demandé au représentant élu de la région si l'on avait interrogé quelqu'un au sujet de la qualité du service d'autobus dans la région, tout ce que l'on nous a répondu, c'est qu'un vieux commerçant de 80 ans avait été questionné, mais qu'il ne savait pas si c'était ce qu'on lui avait demandé. Il croyait qu'on était venu lui demander quelque chose au sujet du service d'autobus, mais il n'était pas au courant.

Le comité qui a publié un rapport sur le service passagers dans la péninsule de Bruce a-t-il questionné l'un de vos représentants élus ou l'un d'entre vous a-t-il été questionné sur la qualité du service d'autobus dans la région? L'un de vos représentants ou l'un d'entre vous a-t-il été interrogé sur cette situation?

**M. Davis:** J'aimerais préciser d'abord que je ne sais rien en ce qui concerne les autres. Mais je crois avoir entendu des gens dire qu'on les avait interrogés. Mais pour autant que je sache, on ne nous a pas questionnés.

**M. Howe:** En d'autres termes, le Comité de la Commission canadienne des transports, qui est un organisme de l'État, est venu ici faire une enquête, et les seules personnes qu'il est allé voir, les seules personnes qui soient mentionnées ici, sont les gens qui s'occupent du service d'autobus.

**M. Davis:** Je crois que les hautes sphères du gouvernement, sont très souvent connues pour négliger de tenir compte des représentants municipaux lorsqu'elles envoient des comités, des organismes d'enquête, etc. Je ne fais pas allusion au présent comité, mais les autres devaient tenir beaucoup d'audiences dans l'arrière-boutique d'un salon de coiffure par exemple, car nous n'entendons tout simplement pas parler d'eux.



[Text]

**Mr. Howe:** There is no indication that there were any hearings. There is just an indication that they went around and talked to some of the bus people, which I think is a negation of their authority and their responsibility. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe. Mr. Skoberg.

• 1128

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman.

Again, getting back to the 642 per cent increase in the mortality rate of stock being shipped from western Canada, what are we looking at in figures? We can play with percentages and it makes it look pretty tremendous, but this type of figure is absolutely amazing.

**Mr. Davis:** This figure is not misleading at all because the number of cattle coming from west to east increases year by year. So it is not a figure that is being dramatically used to illustrate a point that is not relevant.

Personally, I am the Chairman of the County Beef Improvement Association and, in that capacity, I have met with men from the CPR and the CNR. We have endeavoured through negotiation to get them to upgrade their standards because for this to happen in a country like ours is, in the most literal sense, a national disgrace.

**Mr. Skoberg:** Could you give us some indication of numbers?

**Mr. Davis:** I am here this morning in my capacity as warden, not as a farmer. I wish I had some backup information. I can only say that the numbers are getting higher every year and the mortality rate in terms of percentage on the basis of the numbers handled is going up. I have obtained these figures from the insurance companies, and these fellows keep a pretty accurate tab.

**Mr. Skoberg:** I imagine our colleague from Crowfoot, Jack Horner, would be quite concerned about this figure as well.

Do you know how many employees there are at this time in the heavy water plant at Douglas Point?

**Mr. Davis:** I have heard many figures but, officially, I do not know. There are many, many people there but I do not know how many people are working.

**Mr. Skoberg:** Did your County present a brief to the Canadian Transport Commission when they had their public hearings in this area?

**Mr. Davis:** Not to my knowledge.

**Mr. Skoberg:** Were there any objections or letters written to the Canadian Transport Commission or to the Minister of Transport himself after the six trains were taken off?

**Mr. Davis:** Officially?

**Mr. Skoberg:** Yes.

**Mr. Davis:** I would suggest, yes.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman.

[Interpretation]

**M. Howe:** On ne dit nulle part qu'il y a eu des audiences. On dit simplement que le comité est allé parler à certains de ceux qui s'occupent du service d'autobus, ce qui, à mon avis, est contraire au pouvoir et aux responsabilités qui ont été attribués à ce comité. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Howe. Monsieur Skoberg a la parole.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président.

Pour en revenir encore à l'augmentation de 642 p. 100 du taux de mortalité du bétail expédié de l'Ouest du Canada, que voyons-nous dans ces chiffres? On peut jongler avec les pourcentages, et cela paraît énorme, mais ces chiffres sont absolument stupéfiants.

**M. Davis:** Ces chiffres ne sont pas du tout trompeurs, parce que le nombre de têtes de bétail expédié de l'Ouest augmente chaque année. Ce ne sont donc pas des chiffres qu'on utilise pour impressionner et faire ressortir un point qui est sans rapport avec la question.

Pour ma part, je suis président de la County Beef Improvement Association, et, à ce titre, j'ai rencontré des gens du CP et du CN. Nous avons tenté, par des négociations, de les amener à améliorer leur service de transport, parce que c'est une honte nationale que de voir de telles choses se produire dans un pays comme le nôtre.

**M. Skoberg:** Pourriez-vous nous donner des chiffres?

**M. Davis:** Je suis ici ce matin en qualité de surveillant et non comme agriculteur. J'aimerais avoir des renseignements à l'appui de ce que j'affirme. Tout ce que je peux dire, c'est que les quantités augmentent chaque année et que le taux de mortalité augmente aussi. Je tiens ces chiffres des sociétés d'assurance, et ces gens possèdent des renseignements très précis.

**M. Skoberg:** Je pense que notre collègue de Crowfoot, Jack Horner, serait très préoccupé par de tels chiffres, lui aussi.

Savez-vous combien d'employés travaillent actuellement à l'usine d'eau lourde de Douglas Point?

**M. Davis:** J'ai entendu beaucoup de chiffres, mais je ne connais pas les données officielles. Il y en a beaucoup, mais je ne sais pas combien.

**M. Skoberg:** Votre comté a-t-il présenté un mémoire à la Commission canadienne des transports lorsqu'elle a tenu des audiences publiques dans la région?

**M. Davis:** Pas que je sache.

**M. Skoberg:** A-t-on adressé des griefs ou des lettres à la Commission canadienne des transports ou au ministre des Transports lui-même après qu'on eut supprimé les six trains?

**M. Davis:** Officiellement?

**M. Skoberg:** Oui.

**M. Davis:** Je dirais que oui.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Are there any further questions?

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I would like to ask the warden one question. In respect of these cattle that you lost, was this at a particular time of the year? You mentioned ice. Would it be more convenient if the cattle were brought in before the difficult weather set in, or do you have losses then too?

**Mr. Davis:** This is an unfortunate situation inasmuch as cattle are traditionally moved in this country from west to east in the months of September, October, November and December. Of course, sometimes there are extenuating circumstances.

The cattle are born in the foothill country, or wherever it might be in the west, in early spring, sometimes early enough to have their tails and ears frozen off, and when they get to that 400 to 500 pound weight it is, necessarily, around October before we can get them down here, and I do not see any way that we could circumvent that.

**Mr. Noble:** With the availability of power now from Douglas Point, do you feel there is going to be industrialization of Bruce County? You must have made a little survey on that or know something about it. Do you anticipate a considerable increase in population in this county?

**Mr. Davis:** As warden, I think I would be expressing the thoughts of most of my colleagues on County Council when I say that we hope to keep this area relatively clean and pure, a place to which people like to come to get away from it all in the south. By "from it all" I am referring to the pollution index in Toronto, Windsor and Hamilton and, if industrial growth relates very directly to a polluted environment, and obviously in our society it does, speaking as an individual, I am quite complacent and quite happy with our county in its present context.

**Mr. Noble:** Then I presume you would be more interested in the tourist industry, because you have a wonderful beach and thousands of people come here, as you indicated.

Furthermore, if we can have the railroad service returned many of these older folks who are unable to come to the beaches now because they cannot drive their cars will be able to return from such places as London and other cities to the south to enjoy summer in Bruce County.

**Mr. Davis:** With the shortening work week down in the city, sometimes 35 hours, I think it is increasingly significant and meaningful to have an area that people want to go to, it is the obligation of government to provide means of access to such an area, and I think it would be very much in order to make this point to your colleagues in Ottawa.

• 1133

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Noble and Mr. Davis.

Mr. Rock.

**Mr. Rock:** I am not clear on the witness' declaration, if I can use that word, about the 640 per cent increase in the mortality rate. Surely when this insurance company told you that, before coming before the Committee and making this statement, you would have inquired of them as to the number of deaths and their causes. We are here conducting these hearings and we do not know whether they are due to poor sanitation, starvation, lack of water or freezing. You have not inquired as to the cause of death and the actual number of cattle lost.

[Interprétation]

**Le vice-président:** Y a-t-il d'autres questions?

**M. Noble:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question au surveillant. Avez-vous perdu ce bétail à une époque particulière de l'année? Vous avez parlé de glace. Serait-ce plus commode de transporter le bétail avant la saison froide ou vos pertes s'échelonnent-elles sur toute l'année?

**M. Davis:** C'est malheureux, car on a toujours transporté le bétail en septembre, octobre et décembre. Bien sûr, il y a des circonstances atténuantes.

Les animaux naissent dans les contreforts, ou quelque part ailleurs dans l'Ouest, au début du printemps, quelquefois assez tôt pour se geler les oreilles et la queue, et ils n'atteignent pas les 400 ou 500 livres voulues avant le mois d'octobre et ce n'est donc qu'à cette époque qu'on peut les transporter ici, et je ne vois pas comment on pourrait faire autrement.

**M. Noble:** Grâce à l'énergie électrique produite à Douglas Point, croyez-vous que le comté de Bruce s'industrialisera? Vous devez avoir fait une petite étude à ce sujet ou en savoir quelque chose. Vous attendez-vous à ce que la population du comté augmente beaucoup?

**M. Davis:** En tant que surveillant, je crois que J'exprime la pensée de la plupart de mes collègues du Conseil de comté quand je dis que nous espérons garder notre région relativement propre et non polluée, et en faire un endroit où les gens aimeront venir pour se reposer des villes du Sud. Je songe à l'indice de pollution de Toronto, Windsor et Hamilton, et si l'industrialisation s'accompagne toujours de pollution, et il semble bien que ce soit vrai actuellement, je suis personnellement très heureux de l'état actuel de notre comté.

**M. Noble:** Je suppose alors que vous vous intéressez plus à l'industrie du tourisme, étant donné que vous avez une plage magnifique et que des milliers de gens y viennent, comme vous l'avez dit.

De plus, si nous réussissons à faire rétablir le service de trains, nombre de vieilles personnes qui sont incapables d'aller à la plage parce qu'elles ne peuvent pas conduire leur voiture pourront revenir des villes du Sud comme London, entre autres, et s'installer dans le comté de Bruce.

**M. Davis:** Étant donné la semaine de travail de plus en plus courte, dans les villes, parfois de 35 heures seulement, je crois qu'il devient de plus en plus important d'offrir aux gens des endroits où ils peuvent aller, et c'est le devoir du gouvernement de leur fournir des moyens de transport pour s'y rendre; je pense qu'il serait très bien avisé de votre part de souligner ce point devant vos collègues d'Ottawa.

**Le vice-président:** Merci, messieurs Noble et Davis. Je cède la parole à M. Rock.

**M. Rock:** Je n'ai pas très bien compris l'assertion du témoin concernant l'augmentation de 640 p. 100 du taux de mortalité. La compagnie d'assurance aurait certainement pu vous dire, avant que vous ne comparassiez devant le Comité, quel a été le nombre exact des pertes et à quoi elles ont été attribuables. Il n'y a aucune façon pour nous du Comité de savoir si les pertes étaient dues à l'état des wagons, à la faim, à la soif, au froid ou à tout autre cause. Vous n'avez pas pris la peine de vous enquêter du nombre exact des morts ou des causes.



[Text]

**Mr. Davis:** I did number one. I inquired and I believe I do know the reason. The reason is, by and large, neglect on the part of the railroads and the people who look after the cattle in the stop-over terminal facilities. I said that I did not know the numbers involved and this is literally true. I cannot remember them exactly. It would be my pleasure to send you back-up material on this because I do have it at home on file.

**Mr. Rock:** We would like to have that.

**Mr. Davis:** We have many people working in terminal markets here. I am thinking of St. Boniface-Winnipeg, which is the largest terminal market in Canada. I will give you an example. You can unload calves there and there are so many holding pens that they are held in before being shuttled back through into the inner facility to be fed and watered. Often there are not enough facilities behind and these calves are held in the holding pens and reloaded without ever seeing feed or water. We are living in the 20th century but these water troughs are like something my grandfather would have had 50 years ago. They are not electrically-heated water bowls that run. They are outmoded, they are obsolete, they are totally archaic in this day and age.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Rock. Are there any other questions? This completes the hearing of Mayor Arthur Brown and Mr. Davis, Warden of Bruce County. Thank you very much.

I will call on Mayor Rutherford of the City of Owen Sound, Mr. R. M. Campbell, Owen Sound Chamber of Commerce, and Reeve Lindsay Inglis, Past Warden of Grey County. Would you come to the table please.

We will start with Mayor Rutherford, who will read his brief, followed by Mr. Campbell, Owen Sound Chamber of Commerce, and Reeve Lindsay Inglis, Past Warden. Then you will be questioned.

Mayor Rutherford.

**Mr. R. E. Rutherford (Mayor of the City of Owen Sound):** Thank you, Mr. Chairman. Members of the Committee, ladies and gentlemen, approximately two years ago, the City of Owen Sound, together with many other interested parties, presented a brief before a hearing of the Canadian Transport Commission at Owen Sound in an attempt to retain railway passenger service in this part of the province. Subsequent to that hearing, the Commission authorized the discontinuance of railway passenger service, but the people of this area had hoped that other methods of passenger service would be expanded and improved. To date, nothing has been done to effect such improvements.

The Parliament of Canada, in its National Transportation Policy, states:

an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well being and growth of Canada.

You gentlemen are members of Parliament and this is your policy.

The distribution of our population through many small communities was related to the agricultural development of this area and the railway system was developed accordingly. Now, with no railway passenger service, many of these communities have no public passenger service, and

[Interpretation]

**M. Davis:** Je l'ai fait et je connais les raisons. Il y a eu de façon générale négligence de la part des chemins de fer et des préposés au bétail dans les terminus. Au sujet du nombre de têtes de bétail perdu, j'ai indiqué qu'il m'était impossible de vous le donner, ce qui est exact. Je ne m'en souviens tout simplement plus. Je serai heureux de vous le communiquer plus tard, si vous le désirez; j'ai des documents là-dessus à la maison.

**M. Rock:** Je serais intéressé.

**M. Davis:** Il y a beaucoup d'employés au terminus ici. Je vous citerai cependant un exemple, celui de St-Boniface-Winnipeg, qui est le plus grand au Canada. Les parcs temporaires où sont menés les veaux sont tellement nombreux qu'il faut souvent y laisser les bêtes parce qu'on n'arrive pas à toutes les faire passer dans les bâtiments où elles peuvent être abreuvées et nourries. Parfois, il y a manque d'installations, ce qui fait que les veaux restent dans les parcs temporaires et sont réexpédiés sans avoir pu s'abreuver et se nourrir. Nous sommes au vingtième siècle, mais certains de ces abreuvoirs remontent à l'époque de nos grands-pères il y a cinquante ans. Ils ne sont pas chauffés, l'eau est stagnante; il s'agit de vieux modèles tout à fait dépassés.

**M. Rock:** Merci.

**Le vice-président:** Il y a-t-il d'autres questions? Nous venons d'entendre le maire Arthur Brown ainsi que M. Davis, Warden du comté de Bruce. Je vous remercie, messieurs.

Je demanderais maintenant au maire Rutherford d'Owen Sound, à M. R. M. Campbell, de la Chambre de Commerce d'Owen Sound, ainsi qu'au maire Lindsay Inglis, ancien Warden du comté de Grey, de bien vouloir s'avancer.

Vous avez la parole, monsieur Rutherford; monsieur Campbell, de la Chambre de Commerce d'Owen Sound, et le maire Lindsay Inglis, ancien Warden, suivront. Nous passerons ensuite aux questions.

M. le maire Rutherford.

**M. R. E. Rutherford (Maire de la ville d'Owen Sound):** Monsieur le président, membres du Comité, il y a environ deux ans, la ville d'Owen Sound ainsi qu'un certain nombre d'organismes intéressés ont présenté un mémoire à la Commission canadienne des Transports siégeant à Owen Sound même afin de l'inciter à maintenir le service de trains de voyageurs dans la région. Peu de temps après, la Commission devait permettre l'abolition du service de trains de voyageurs contre l'attente des habitants de la région qui avaient espéré au contraire une amélioration. On n'a encore rien fait jusqu'ici.

Le Parlement canadien, dans sa politique nationale sur les transports, proclame:

Qu'un réseau de transport économique, efficace et adéquat, et qui fasse le meilleur usage possible, et aux coûts les plus bas, de tous les moyens de transport disponibles est essentiel si l'on veut protéger les intérêts des consommateurs, maintenir le bien-être économique et la croissance au Canada.

Vous êtes députés; c'est votre politique.

La répartition de la population en petites localités s'est faite parallèlement au développement de l'agriculture dans la région; le réseau de chemin de fer a été conçu de façon à en tenir compte. Or, plusieurs petites localités se retrouvent maintenant sans moyens de transport public pour les voyageurs ou avec des services tout à fait inadé-

## [Texte]

those services that do exist are inadequate and inefficient. A large percentage of our population are retired people living on fixed incomes and mostly having to rely on public transportation services. Many of these people are required to travel to other centres for such things as proper medical treatment.

• 1138

With the increase in personal leisure time and the accompanying changes in our style of living, our people want to have access to the larger cities. We do not think we should be isolated from the amenities that are offered, for example in Toronto or London or Ottawa. Present government policies would seem to encourage this isolation. For example, the federal government builds a National Art Centre in Ottawa and invites us to use it; The Ontario Government builds Ontario Place and says "It's all yours, come on down"—but how do we get there? A good public transportation system would allow us to participate and still live in the area we choose to call home.

As evidenced by public opinion expressed through the media, through public meetings, and through representations to various levels of government, our people believe they have been neglected in the matter of public transportation.

Our highway system is inadequate in a number of areas, and where it is considered adequate, winter conditions make travel difficult and hazardous. In some areas, bus service is non-existent; in other areas bus service is erratic and unreliable or schedules are not maintained. Air travel, while not financially viable to many of our people, is not available on any regular basis to the people who can afford it.

The decline of the agricultural industry has brought on the development of numerous secondary manufacturing industries in this area. Such development requires adequate public transportation.

The Grey-Bruce area has long been a major tourist playground, and this will become more highly developed as such programs as "The Toronto Centred Region Plan" are brought into development. Again, public passenger services will be required on a greatly improved scale.

This is the year 1972. The United States of America has developed interplanetary travel. Canada has played a significant role in developing communications systems directly related to such interplanetary travel. The Canadian Government provides many millions of dollars for programs which to the ordinary person are wasteful and frivolous. Surely, we can have "an economic, efficient and adequate transportation system."

It is our belief that the Canadian Government has the financial resources and the technical expertise to develop such a system, and do it quickly. One of the big dangers is that too much time is wasted in studies. We think we have been "over-studied", if I might use that expression. We do not propose to tell you how to provide the proper system, but we urge you to report to the government, at the earliest opportunity, that there is an urgent need for greatly improved public transportation services in this area, and that such improvements be implemented immediately.

We could recommend that a collector system be established that would transport people to a central point for onward transportation to the main centres. The foremost

## [Interprétation]

quats et inefficaces. Une grande portion de notre population est composée de retraités ayant un revenu fixe et devant compter sur les services de transports publics. Nombre de ces personnes doivent se rendre dans d'autres centres par exemple pour des traitements médicaux.

L'accroissement des loisirs et le mode de vie qui se modifie en conséquence, incite notre population à se diriger

vers de plus grands centres. Nous ne croyons pas devoir être isolés des moyens de confort qui sont offerts, par exemple à Toronto ou London ou Ottawa. Les politiques gouvernementales actuelles semblent encourager cet isolement; ainsi, le gouvernement fédéral a construit un Centre national des arts à Ottawa et nous a invités à le fréquenter, le gouvernement ontarien a construit la Place Ontario et nous a invités à la visiter, mais comment nous y rendre? Un excellent système de transport public nous permettrait de participer à diverses activités tout en demeurant dans la région de notre choix.

L'opinion publique exprimée dans la presse et par les autres moyens de communication, durant les audiences publiques, et au cours des instances faites auprès des divers paliers du gouvernement, indique que nos citoyens ont été négligés et n'ont pas eu leur part de transport public.

Notre réseau routier est insuffisant en nombre d'endroits, lorsqu'il est estimé adéquat, les conditions qui règnent en hiver rendent le voyage difficile et hasardeux. Dans certaines régions, il n'y a pas de service d'autobus; dans d'autres régions, le service d'autobus est irrégulier, on ne peut s'y fier ou les horaires ne sont pas respectés. Le transport aérien, dans bien des cas inabordable pour les personnes qui n'ont pas beaucoup de moyens, n'est pas accessible régulièrement même aux personnes qui pourraient s'en servir.

La disparition progressive de l'industrie agricole a suscité l'instauration de nombreuses industries manufacturières secondaires dans la région. Cette expansion exige un service adéquat de transports publics.

La région de Grey-Bruce attire les touristes depuis longtemps et ceci amènera une expansion accrue à mesure que rayonnera le centre régional de Toronto. Il faudra aussi accroître des services de transports adéquats sur une grande échelle.

Nous sommes en 1972. Les États-Unis d'Amérique ont instauré un système de transport interplanétaire. Le Canada a joué un rôle important dans l'expansion des réseaux de communication directement reliés aux transports interplanétaires. Le Gouvernement canadien consacre des millions de dollars à des projets qui semblent aux profanes gaspillage et futilité. Bien sûr que nous pouvons espérer obtenir «un système de transport économique, efficace et adéquat».

Nous croyons que le Gouvernement du Canada a les moyens et les compétences nécessaires à sa disposition pour établir ce réseau et ce promptement. Un des grands dangers est le temps qui s'écoule pendant que des études se font. Nous croyons que cela a été poussé à l'extrême. Nous n'avons pas l'intention de vous dire comment installer le réseau, mais nous vous supplions d'appuyer le gouvernement dès que l'occasion s'en présentera, de le convaincre que le besoin est urgent, que des services de transports publics très améliorés sont indispensables dans



*[Text]*

concern of everyone from this area is that we have better public transportation be it rail, road or air.

Thank you, gentlemen.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Mayor. Mr. Campbell.

**Mr. Robert M. Campbell (Owen Sound Chamber of Commerce):** Mr. Chairman, ladies and gentlemen, I would first like—because this happened since I got here and is not necessarily a part of the brief—to take issue with Mr. Hales of Guelph, who has stated two or three times in his remarks that we have good roads here. There may be good roads in Guelph. I would like to correct Mr. Hales and say that there are not good roads here. I have been connected with the body that has been striving to get good roads here and all Mr. Hales has to do is to inquire of the people who travel those roads at large as to the statement I have just made and I am sure that he will be happy to correct this statement when he uses the word “here” in relation to good roads.

In addition to the Owen Sound Chamber of Commerce this brief is being presented on behalf of the following bodies: Town of Wiarton, Owen Sound Labour Council, Optimist Club, Kinsmen Club, Lion's Club, Rotary Club, Kiwanis Club, Y's Men's Club, Scenic City Kiwanis Club, Canadian Legion and Jaycees. The majority of those being Owen Sound bodies, That is quite a lot of people.

• 1143

In its first brief on the subject of transport and communications, in March 1970, this body (Owen Sound Chamber of Commerce) and the other bodies it represented deplored the pending cessation of passenger traffic on the two railways.

Since that time all railway passenger traffic has been withdrawn.

It is earnestly hoped that this hearing will result in immediate alleviation of the hardship this abandonment of passenger traffic has entailed.

At the outset we wish to press upon the Standing Committee our contention that the principle to be served is not what is best for the railways but what is best for the people. We are aware that passenger traffic is uneconomical. We are also aware that freight traffic is economical. We submit that the corporation profits of the one should be balanced by the public interests of the other. Any other approach is, we submit, partisan to profits and penalizing to people.

The old, the infirm, the sick, the poor—are their interests to be abandoned in order that the profits of the railways be served? Transportation for these people at a cost they can meet is, we submit, as necessary as hospitalization and welfare. In an age when it is recognized that those who cannot help themselves must be helped by the viable in the community, it is a backward step in human progress that deterioration of public transportation to the totally inadequate level should be condoned by the Board of Transport Commissioners. That board saw this rail passenger service cessation coming. That board turned the other way while the railways deliberately deteriorated passenger service to the point they could go to the board and say, in effect, “See, the people no longer want to travel on the railways under the conditions of service and scheduling we have

*[Interpretation]*

la région et que ces améliorations doivent être faites immédiatement.

Nous recommandons l'établissement d'un circuit de transport voyageurs vers un point central à destination de grands centres. La principale préoccupation de chaque habitant de la région est d'obtenir un meilleur réseau de transport public, soit par rail, route ou air.

Merci, messieurs.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur le maire Campbell.

**M. Robert M. Campbell (Chambre de commerce de Owen Sound):** Monsieur le président, mesdames et messieurs, j'aimerais relever un propos de M. Hales de Guelph, car ceci ne fait pas partie d'un mémoire. Il a été dit avant que je me présente, et à deux ou trois reprises au cours de ces observations, que nous avions de bonnes routes dans la région. Il est possible que les routes soient bonnes à Guelph, mais je me permettrai de dire à M. Hales que les routes ici ne sont pas bonnes. Je suis associé à l'organisme qui a tout tenté pour obtenir de bonnes routes dans la région et tout ce que M. Hales a à faire est enquêter auprès des gens qui parcourent ces routes afin de vérifier ce que je viens de déclarer et je suis sûr qu'il sera heureux de modifier son affirmation qu'il y a «ici» des bonnes routes.

Je vous présente ce mémoire non seulement au nom de la Chambre de commerce de Owen Sound mais aussi au nom des organismes suivants: la ville de Wiarton, Le Conseil syndical de Owen Sound, Le Club optimiste, Le Club Kinsmen, Le Club Lion's, le Club Rotary, le Club Kiwanis, le Club YMCA, le Club Kiwanis pour l'embellissement de la ville, la Légion canadienne et les Jaycees. La majorité

étant des groupes de Owen Sound. Cela représente un nombre imposant de personnes.

Dans son premier exposé du mois de mars 1970, la Chambre de commerce de Owen Sound et autres organismes ont protesté contre la menace de cessation du service-voyageurs sur les deux lignes.

Depuis, il n'y a plus aucun service ferroviaire voyageur.

Nous espérons sérieusement que l'audition d'aujourd'hui aura pour résultat la reprise du service.

Avant d'aller plus loin, nous tenons à dire au Comité permanent qu'il ne s'agit pas tant d'améliorer le sort du chemin de fer, que d'améliorer celui de la population. Nous savons que le service voyageur n'est pas très rentable. Nous savons que le transport de marchandises l'est. Il faudrait donc établir le juste milieu entre la recherche du profit et l'intérêt général. Toute autre conception risquerait d'être ainsi au risque du profit et pénaliserait la population.

Est-ce qu'on va se désintéresser des personnes âgées, des infirmes, des malades et des pauvres pour faire du bénéfice? Il est aussi nécessaire d'assurer un service de transport à prix modeste que de construire des hôpitaux et de payer des prestations de bien-être national. A une époque où l'on admet que des personnes plus privilégiées dans une communauté aident celles qui le sont moins, ce serait régresser que de permettre la détérioration complète des moyens de transport public. La Commission canadienne des transports savait d'avance que notre service ferroviaire allait être fermé. La Commission a choisi d'attendre jusqu'à ce que la société de chemin de fer ait à ce point détérioré le service qu'elle pouvait déclarer à la Commission: «Vous voyez, les gens refusent de voyager dans les conditions et avec l'horaire que nous avons créé. Dégagez-nous donc de cette responsabilité non rentable». La Com-

## [Texte]

evolved. Therefore we should be relieved of this unprofitable burden." And the Board of Transport Commissioners assented and relieved the railways of the responsibility that was inherent in their mandate to operate at all. It is our understanding that, the way the railways choose to operate, even if the passenger car they formerly used to provide on the abandoned Owen Sound-Toronto run were filled to capacity, there would be no possibility of their realizing a profit. This we deem insufficient excuse for there being no rail service here for those who want and need it. In permitting the railways to abandon their responsibility for providing passenger service, we commend to the attention of the Standing Committee and, through them, to the Board of Transport Commissioners, the fact that passenger service to this area is not subject to its profitability to the railways but is subject to a solemn undertaking and an obligation in terms of debt to the communities here.

During the 1870's, mostly between 1872 and 1875, the townships and the counties of Grey and Bruce and, indeed, the towns and villages separately, contributed the following sums to bonus the establishment of needed rail service: Albemarle, \$10,000; Amabel, \$40,000; Arran, \$40,000; Brant, \$15,000; Chesley, \$10,000; Tara and Invermay, \$5,000; Wiarton, \$5,000... this to support the establishment of the Stratford and Huron Railway. In the same years the following sums were given to support the coming of the Toronto, Grey and Bruce Railway; Normanby, \$80,000; Bentinck, \$35,000; Keppel, \$30,000; Hanover, \$2,000; Wiarton, part of which was then listed in Grey County, \$5,000; and Hanover and Bentinck combined another \$8,000. The bonusing of the Wellington and Georgian Bay Railway secured the following amounts; Bentinck, \$21,000; Glenelg, \$20,500; Egremont, \$61,000; Durham, \$22,500, while, at the same time, the following sums were also forthcoming to boost railroad construction and service; Owen Sound, \$40,000; Sullivan, \$40,000; Derby, \$25,000; Keppel, \$5,000; Sydenham, \$25,000 and Sarawak, \$5,000. In all, the total sum contributed for railroad service north of Listowel amounted to more than a million dollars. This includes the amounts advanced by the counties of Grey and Bruce. The understanding at that time was that this money was for total railroad service, including passenger service, and, in the many flowery speeches of the day, the assumption was, on the part of the railroads as well as the citizens, that this service would be provided in perpetuity. There was no hint that the railways would see perpetuity defined as a rainy Friday in November, 1970. Every possible advantage and concession was freely accorded the railways by the people. An example was that the village of Dundalk, which used to be on the highway, was moved a mile west to be on the railway.

• 1148

This money, this more than \$1 million, given freely from the pockets of struggling pioneer communities for passenger and freight service, was given as a warranty for continuing not "only if profitable", but for total, comprehensive operations. That obligation has never been retired. It is still owing, either in a promised service or in rebates to the people who advanced it.

One million dollars invested at 8 per cent in 1875 and compounded amounts to more than \$800 million today. The Board of Transport Commissioners, which appears to be concerned with the purely monetary aspects of railway service, should acknowledge publicly that the railroads owe this vast sum in lieu of service. To deny this is to

## [Interprétation]

mission a accepté et leur a enlevé ce fardeau qui, pourtant, fait partie de leurs obligations fondamentales. Nous croyons que la société des chemins de fer a adopté une gestion telle que même si le train-voyageurs qu'il y avait autrefois sur la ligne Owen Sound-Toronto était bondé de monde, il n'y aurait toujours pas de bénéfices. C'est donc un faux prétexte pour arrêter le service voyageur dans notre région. Nous attirons l'attention du Comité permanent et de la Commission canadienne des transports sur le fait que le service-voyageurs dans notre région ne doit pas être jugé du point de vue de la rentabilité. En permettant la cessation de ce service, le chemin de fer a refusé d'assumer sa responsabilité et a rompu sa promesse morale et légale faite aux communautés.

Les villes et les comtés de Grey et de Bruce ont fourni dans les années 1870, surtout entre 1872 et 1875, les sommes suivantes pour la création du service ferroviaire: Albemarle, 10,000 dollars; Amabel, 40,000 dollars; Arran, 40,000 dollars; Brant, 15,000 dollars; Chesley, 10,000 dollars; Tara et Invermay, 5,000 dollars; Wiarton, 5,000 dollars... il s'agissait d'une aide financière à la construction des chemins de fer de Stratford et de Huron. Les sommes suivantes ont été versées pour l'extension du réseau de chemin de fer de Toronto, de Grey et de Bruce: Normanby, 80,000 dollars; Bentinck, 35,000 dollars; Keppel, 30,000 dollars; Hanover, 2,000 dollars; Wiarton, qui faisait alors partie du comté de Grey, 5,000 dollars. Hanover et Bentinck y ont ajouté encore 8,000 dollars. Pour la construction du chemin de fer, Wellington et de Georgian Bay ont payé: Bentinck, 21,000 dollars; Glenelg, 20,500 dollars; Egremont, 61,000 dollars; Durham, 22,500 dollars. Par ailleurs, Owen Sound a payé 40,000 dollars; Sullivan, 40,000 dollars; Derby, 25,000 dollars; Keppel, 5,000 dollars; Sydenham, 25,000 dollars et Sarawak, 5,000 dollars pour accélérer la construction et la mise en service. Plus d'un million de dollars a donc été versé pour la construction de chemins de fer au nord de Listowel. Ce total comprend les sommes amassées par les comtés de Grey et de Bruce. Cet argent devait payer l'ensemble du service ferroviaire, y compris le train-voyageurs. Les discours fleuris tenus à l'époque laissaient entendre qu'il était clair dans l'esprit aussi bien des gens des sociétés de chemins de fer que des citoyens que ce service allait être assuré pour toujours. On ne pensait pas que la permanence des chemins de fer se limiterait à un vendredi pluvieux de novembre 1970. Les habitants de la région ont librement accordé aux chemins de fer tous les avantages et toutes les concessions possibles. Disons, comme exemple, que le village de Dundalk, qui était situé le long de la route, a été déplacé d'un mille à l'ouest pour être sur la ligne de chemins de fer.

Cette somme de plus d'un million de dollars, que les communautés pionnières ont consacrée bénévolement aux

services de voyageurs et de marchandises, devait représenter une garantie de la permanence des services, non seulement «s'ils étaient rentables», mais dans leur ensemble. Cette obligation n'a jamais été supprimée. La dette existe toujours, sous forme de services que l'on a promis ou de remboursement aux personnes qui ont avancé cette somme.

Un million de dollars investis à 8 p. 100 en 1875 représente aujourd'hui plus de 800 millions de dollars. Le Conseil des commissaires au transport, qui ne s'attache qu'aux aspects purement monétaires du service ferroviaire, devrait reconnaître publiquement que les chemins de fer doivent rendre cette somme au lieu du service. Le refus de



[Text]

negate the whole structure of the honourable conduct of business.

Eight hundred million dollars would go a long way towards providing alternative service to the travelling public if the railways are to be permitted to continue to withhold passenger service and to default on their obligations.

Recognizing that this brief is but one of many and that much of the argument presented here is but a repetition of not only our previous brief but of the briefs submitted by others, we would like to leave with the Standing Committee the obvious conviction that this area needs better transportation however it may come to be achieved.

The present bus service is inadequate. The present lack of bus service feeding to the main Owen Sound-Toronto bus line is critically inadequate. The two attached recent newspaper articles on the subject present a disgraceful unconcern for the travelling public. Many of you will have seen this from the Owen Sound *Sun Times*: "Walkerton to Toronto—What a Trip". Many others will have seen this front page article in the *Globe and Mail*: "The best way to get around up Chesley way is to own a horse".

The Owen Sound Chamber of Commerce, and those other bodies that are signatories to this brief, believe that it is the duty of the Board of Transport Commissioners of Canada to ensure that its protection of the monetary interests of the transportation companies is not to the detriment of the public it serves.

Thank you, Mr. Chairman.

• 1153

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Campbell. A very interesting brief.

I will now call on Reeve Inglis, Past Warden of Grey County.

**Reeve Lindsay Inglis (Past Warden, Grey County):** Mr. Chairman, honourable members of Parliament, ladies and gentlemen. This is the brief of the Corporation of the County of Grey to the House of Commons Standing Committee on Transport and Communications regarding transportation services in Grey County.

Pioneers of this area strove with untiring efforts to obtain railway service for development of this area. County minutes reveal numerous reports of the events of a century ago, what rejoicing there was when rail service became operative.

Now that the passenger service has been discontinued irrevocably, apparently, we must look to some other mode of transport for our people for the following reasons.

First, many outlying or out-of-the-way areas of Grey County have been left with no passenger service of any kind. We refer to smaller villages, police villages and hamlets such as Ayton, Holstein, Neustadt, Feversham and others. The Town of Hanover does not have adequate service to Toronto.

Second, persons with no private means of travel have no means of transportation. The percentage may be very small, but even a minority group deserves consideration. In this group of persons we would include our senior citizens on whose behalf we request assistance.

Next, with the discontinuance of railway service, we are now faced with new transportation problems. Owen Sound has been considered the centre for development of Grey and Bruce counties. We are fast believing and learning that this area will become one of the greatest resort and recreational areas of Ontario. The inadequacy of

[Interpretation]

ce fait revient à nier toute honnêteté dans la conduite des affaires.

Une somme de 800 millions de dollars permettrait largement de fournir au public un service de remplacement si les chemins de fer doivent continuer à supprimer les services de voyageurs et à ne pas respecter leurs obligations.

Nous reconnaissons que ce mémoire n'est qu'un parmi d'autres et que la plupart des arguments présentés sont une répétition non seulement des mémoires précédents, mais des mémoires présentés par d'autres organisations et nous voudrions convaincre le Comité permanent qu'il est nécessaire d'assurer un meilleur système de transport dans la région, quelle que soit la façon dont il est organisé.

Le service actuel d'autobus est inadéquat. Le manque actuel de services d'autobus desservant la ligne principale entre Owen Sound et Toronto est critique. Les deux articles qui ont paru récemment dans les journaux manifestent une indifférence très regrettable pour le public qui voyage. Un grand nombre d'entre vous ont lu dans l'*Owen Sound Sun Times*: «De Walkerton à Toronto—Quel voyage». Vous avez également vu l'article de première page du *Globe and Mail*: «La meilleure façon de circuler dans les alentours de Chesley est d'aller à cheval».

La Chambre de commerce d'Owen Sound et les autres organisations qui ont signé le mémoire pensent qu'il incombe au Conseil des commissaires au transport du Canada d'assurer que la protection des intérêts financiers des compagnies de transport ne se fasse pas au détriment du public qu'il sert.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Campbell. Votre mémoire est très intéressant.

Je donne maintenant la parole au préfet Inglis, ancien échevin du comté de Grey.

**Le conseiller Lindsay Inglis (ci-devant surveillant, comté de Grey):** Monsieur le président, messieurs les députés, mesdames et messieurs, voici le mémoire de la Corporation du comté de Grey, présenté au comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes relativement aux services de transport dans le comté de Grey.

Les pionniers de la région n'ont pas ménagé leurs efforts en vue d'obtenir un service de chemin de fer qui contribuerait au développement de la région. Les procès-verbaux du comté renferment de nombreux récits d'événements survenus au siècle dernier et rappellent, entre autres, l'allégresse générale qui a marqué l'inauguration du service ferroviaire.

Et maintenant que le service-voyageurs a été supprimé, de façon permanente selon toute vraisemblance, nous devons essayer de mettre en œuvre d'autres moyens de transport à l'intention de la population pour les raisons qui suivent.

Tout d'abord, plusieurs endroits isolés du comté de Grey n'ont plus aucun service de transport des voyageurs. Nous voulons parler de petits villages et de hameaux, comme Ayton, Holstein, Neustadt, Feversham et ainsi de suite. Il n'y a aucun service satisfaisant entre Hanover et Toronto.

En deuxième lieu, les personnes qui n'ont pas leurs propres voitures n'ont aucun moyen de transport. Le pourcentage de la population qui se trouve dans cette situation est peut-être très peu élevé, mais même les plus petits groupes méritent qu'on s'occupe d'eux. Et là, nous incluons les personnes âgées pour lesquelles nous demandons de l'aide.

**[Texte]**

transportation in this area impedes progress and development of any nature.

The Ontario Government has stated that Grey County is the playground area of Ontario and consideration should be given for a flow of traffic to the area as well as from or within the area. With all passenger services removed, the geographical situation of our area demands that proper alternative transportation facilities be provided to fill the vacuum.

Four, what effort is the government making to provide better service since the railway passenger service is no more? In our opinion, the government should make a review and study of the needs of the people and endeavour to provide an economical service to and from the larger centres. Lack of services tend to impede development of our area.

Being more and more known as a tourist area, many people would, doubtless, travel by bus for their weekend recreation if the service was adequate. Heavy traffic on the highway and the resulting death toll is becoming most frightening. Passenger service on the railways appears to be gone forever and our bus and air services certainly are inadequate.

So we make the following suggestions to better our position as far as transportation is concerned. The first of those is that some parts of our county now have adequate services but other parts of the county do not. We suggest a feeder system which would travel from the smaller, more isolated areas to bring people to the central areas. This feeder system of buses would be best operated on a municipal or county basis. However, the local municipalities must look to the government for a subsidy to help support it.

Next, Grey County had hoped that the new international airport would be established at Amaranth, close to our area, which would provide much better transportation facilities; but since the federal government has decided on another site, we feel that we have been deprived of some great improvement, and the past and present situation still exists. The problem will be with us for some time to come.

Third, we are attaching a copy of the services presently provided which will help to point out the inadequacies of the services within our county. These are attached, gentlemen, and have been drawn up by our planning consultants for the County of Grey. They are quite detailed and quite relevant.

Fourth and finally, we feel that the whole situation should be looked at from a wide point of view to include Grey, Bruce and Owen Sound, but we believe, speaking on behalf of Grey County, that the transportation system should be operated on a county basis and would respectfully recommend that, if necessary, bus service within the area be subsidized to render the suggestion of feeder systems feasible for the provision of services to our people.

Thank you, Mr. Chairman.

**[Interprétation]**

Ensuite, par suite de la suppression du service ferroviaire, nous devons maintenant faire face à de nouveaux problèmes de transport. Owen Sound était considérée comme le centre de développement des comtés de Grey et de Bruce. Tout porte à croire que ce secteur deviendra l'une des régions de villégiature et de loisirs les plus importantes de l'Ontario. L'insuffisance des moyens de transport dans cette région retardera tout progrès et tout développement.

Le gouvernement de l'Ontario a déclaré que le comté de Grey était le parc d'amusement de l'Ontario et qu'il fallait songer à la question du trafic-automobile autant en direction qu'à l'intérieur même de cette région. Avec la suppression de tous les services-voyageurs, la situation géographique de notre région exige que d'autres moyens de transport satisfaisants soient mis en œuvre.

Quatrièmement, quel effort le gouvernement fait-il en vue d'offrir un meilleur service depuis que nous n'avons plus de service-voyageurs? Selon nous, le gouvernement devrait réviser et réétudier les besoins de la population et s'engager à offrir un service économique qui nous permette les allées et venues entre les grands centres et notre région. L'absence de services tend à freiner le développement de la région.

Puisque la vocation touristique de la région est de plus en plus connue, de nombreuses personnes viendraient sans doute en autobus passer les fins de semaine chez nous si le service était satisfaisant. La densité de la circulation sur les routes et le nombre de décès qui y sont attribuables deviennent effrayants. Le service-voyageurs des trains semble disparu à jamais et les services d'autobus ou d'avions sont pour le moins insuffisants.

Nous faisons donc les suggestions suivantes en vue d'améliorer la situation des transports. Puisque certaines parties du comté ont présentement de bons services et que d'autres parties n'en ont pas, nous suggérons tout d'abord l'établissement d'un réseau tributaire qui transporterait les gens des petits endroits isolés vers les régions centrales. Les municipalités ou le comté lui-même pourraient plus efficacement exploiter ce réseau tributaire d'autobus. Cependant, les municipalités devront pouvoir compter sur des subventions du gouvernement pour exploiter un tel réseau.

Ensuite, les gens du comté de Grey avaient espéré voir le nouvel aéroport international construit à Amaranth, près de chez eux, ce qui aurait assuré de meilleurs moyens de transports. Mais puisque le gouvernement fédéral a choisi un autre emplacement, nous estimons avoir manqué l'occasion d'améliorer notre sort, et la situation que nous avons connue par le passé demeure inchangée.

En troisième lieu, nous annexons à notre mémoire la liste des services dont nous disposons présentement; elle vous permettra de juger des lacunes dans le comté à cet égard. Ces services ont été établis par nos conseils de la planification du comté de Grey. Cette liste est très précise et fort intéressante.

Enfin, nous estimons qu'il faudrait étudier cette situation comme partie d'un plus grand ensemble qui engloberait Grey, Bruce et Owen Sound. Nous pensons, et je m'exprime au nom du comté de Grey, que le comté devrait exploiter le réseau de transport et nous recommandons respectueusement que le service d'autobus de la région soit subventionné, si cela est nécessaire, afin que la suggestion d'un réseau tributaire d'autobus puisse se réaliser et que notre population puisse en bénéficier.

Merci, monsieur le président.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Reeve Inglis. Is it the wish of the Committee that this brief be printed as appendix to today's proceedings?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** I will call on Mr. Noble for questioning.

**Mr. Noble:** Mr. Mayor, in your position as chief administrator for the city of Owen Sound, I just want to ask you if industry has made any approach to you since the termination of rail service, asking you to make some effort to have this service returned?

**Mr. Inglis:** No, I cannot honestly say that industry has made specific requests. They do an over-all study and certainly transportation is one part of that study but we have not had specific requests.

• 1158

**Mr. Noble:** Have you had petitions presented to council at any time asking that the council should make some representation to see that rail service could be restored?

**Mr. Rutherford:** I think after the last hearing, when a strong effort was made by all the municipalities and the Board decided to drop the passenger service—anyhow I think the people pretty well gave up. Although there has been a lot of grumbling on the street and talking about it, no official petitions or requests were made, I think because of the futility that was felt.

**Mr. Noble:** No doubt the general feeling of the people of the city of Owen Sound has conveyed things to you in more ways than one in respect to the lack of this service. I do not need to ask you if the old people have made representation, because when I came into this hotel yesterday, I had a handful of letters waiting here for me, and mostly from elderly people who were very desirous of having something done about the return of the rail service. They were drawing to my attention, even though we have I believe six buses leaving Owen Sound, that these were not convenient for travel by the elderly citizens.

The progress they made getting to Toronto was as low as 24 miles an hour. So you can imagine how long it would take a bus to get to Toronto from Owen Sound, an approximate mileage of about 120 to 125 miles. The best service we have was 35 miles per hour. So most of the time, if anyone wanted to visit Toronto from Owen Sound, it would be taken up in travel, down and back, and pretty well the whole day. They would not have too much time to spend in Toronto.

I am glad that Mr. Campbell put the figures on record of the money that was paid by the different municipalities to supporting the railroads in the early days when they were being established.

Making a quick estimation of the amount of money that he claims the railroad really owes to the people of the area, we could provide rail service for the next 800 years, and even at that we would be giving them a present of \$280,000 a year. This is taking CNR's own figure of \$720,000 to return rail service on the six branches that were cut off in western Ontario.

I maintain, and I said this yesterday in Committee, that we have the most concentrated population in this area of western Ontario in the whole Dominion of Canada, and here we find we have the poorest rail service of almost any place you would want to go.

I think, Mr. Chairman, that I will pass now, because I know time is of the essence, and maybe some of the other members would like to put a question to the Mayor.

[Interpretation]

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Inglis.

Le Comité désire-t-il que ce mémoire soit imprimé en appendice au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** M. Noble peut commencer l'interrogatoire.

**M. Noble:** Monsieur le maire, j'aimerais savoir de vous, à titre de premier magistrat de la ville d'Owen Sound, si les industriels se sont adressés à vous depuis la suppression du service ferroviaire pour vous demander de faire un effort en vue de rétablir ce service?

**M. Inglis:** Non. En toute franchise, je ne peux dire que les industriels m'aient fait cette demande précise. Ils ont amorcé des études générales et l'examen des moyens de transport en fait sûrement partie. Mais je n'ai jamais reçu de demande précise à ce sujet.

**M. Noble:** Le conseil a-t-il reçu des pétitions demandant qu'il fasse en sorte que le service ferroviaire soit rétabli?

**M. Rutherford:** Je crois qu'après la dernière audience, toutes les municipalités ont fait des efforts et le conseil a décidé de supprimer le service-passagers—je crois que la question a été abandonnée. Bien qu'il y ait beaucoup de protestations parmi les habitants, aucune pétition ni demande officielle n'a été déposée, à cause du sentiment d'inutilité.

**M. Noble:** Il ne fait aucun doute que le sentiment des habitants d'Owen Town à l'égard de ce manque de service vous ait été communiqué de plusieurs façons. Il n'est pas nécessaire de vous demander si les personnes âgées ont fait des réclamations car, lorsque je suis arrivé à l'hôtel hier, j'ai trouvé un certain nombre de lettres, en général de la part de personnes âgées, qui souhaitaient vivement que le service ferroviaire soit rétabli. Bien qu'il existe six autobus qui partent d'Owen Sound, elles attireraient mon attention sur le fait que ce moyen de transport n'était pas pratique pour les citoyens âgés.

La vitesse moyenne pour se rendre à Toronto est de vingt-quatre milles à l'heure. Vous imaginez donc le temps qu'il faudrait à un autobus pour aller d'Owen Sound à Toronto, une distance d'environ cent vingt à cent vingt-cinq milles. Le meilleur service donne une moyenne de trente-cinq milles à l'heure. La plupart des personnes qui veulent se rendre d'Owen Sound à Toronto passent leur temps à voyager, aller et retour, c'est-à-dire presque la journée entière. Elles ne peuvent pas passer beaucoup de temps à Toronto.

Je suis heureux que M. Campbell ait indiqué les sommes versées par les différentes municipalités au profit des chemins de fer au début de leur construction.

Une estimation rapide des sommes que les chemins de fer doivent aux habitants de la région indique que l'on pourrait assurer un service ferroviaire pendant les huit prochaines années, tout en leur faisant un cadeau de \$280,000 par an. Ceci d'après les propres chiffres du Canadien national, soit \$720,000 pour rétablir le service sur les six lignes qui ont été supprimées dans l'ouest de l'Ontario.

Je l'ai déjà dit hier au comité et je maintiens que la population de cette région de l'ouest de l'Ontario est la plus dense de tout le Canada, alors que nous avons les trains les plus médiocres.

Monsieur le président, je cède la parole maintenant car je sais que le temps est précieux et que d'autres députés voudraient poser des questions au maire.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Noble. Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman and Mr. Campbell, I would like to advise you that there now is no longer a Board of Transport Commissioners. It is the organization that was set up, as I say, by this insidious bill that made it possible for the railroads to get at some of the things that they have been trying to do for many years.

I would like to ask any of the elected representatives here if they were interrogated about the motor coach service on the Bruce Peninsula or in western Ontario—this survey that was supposed to have taken place by the committee of the Canadian Transport Commission.

**Mr. Rutherford:** I did not hear anything about it.

**Mr. Inglis:** No, nor I. I never even knew of it.

**Mr. Howe:** It shows the importance,—or what they thought of this, the elected representatives in the area—when the only people they went to were the bus companies to find out about the service. They did not find out whether it was adequate or whether it was doing a job, because these people would not say that they were not providing adequate service. But if they had gone to you people, what would they have found out?

**Mr. Inglis:** That the service is lousy.

**Mr. Howe:** This is true. There is one other comment I would like to make, Mr. Chairman. In Chatham the other day, and in Stratford yesterday, I felt a note of it in your remarks, Mayor Rutherford, the feeling of frustration after meetings are held. It was reiterated in Chatham and Stratford that we are having a committee meeting here, and everybody is very enthusiastic about it, but will anything happen? This disturbs me, Mr. Chairman, because I have been a member of this Committee and of committees of the House of Commons for many years. We have to prepare a report, and we will write one. I know the members from this area will certainly do their utmost to see to it that that report indicates that passenger transportation should be returned to this area by the railroads. But this necessitates government action before any action will be taken.

• 1203

I would like to say to the people gathered here that if you will write letters to the Minister of Transport in Ottawa, the Prime Minister of Canada, and send copies to your federal members then they will be really cognizant of the problems we are having with railway transportation in this part of Ontario. If we could get 500, 1,000 or 2,000 letters going in I am sure we would get another look at this. But these reports, as those who have had experience in county councils will know, sometimes are put away on the shelf and never looked at again. However, if there is continued agitation from the area then I am sure that action will be taken.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe.

**Mr. Hales:** I do not have any specific question but I would like to comment. Apparently I have not travelled on all the roads in southwestern Ontario. I will be happy to come up and go for a drive with Mr. Campbell some day and let him show me some of those roads that are not quite so good. I base my remarks about pretty good roads in this area on the basis of travelling from Stratford to Walkerton

[Interprétation]

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Noble. Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, monsieur Campbell, je voudrais vous faire remarquer qu'il n'existe plus de Conseil des commissaires aux transports. Cette organisation a été créée par le bill insidieux qui permettait aux chemins de fer certaines choses qu'ils ont d'ailleurs faites depuis de nombreuses années.

Je voudrais demander aux représentants élus qui sont présents s'ils ont été interrogés sur les services d'autobus de la péninsule de Bruce ou de l'ouest de l'Ontario—l'étude que le comité de la Commission canadienne des transports était censée avoir effectuée.

**M. Rutherford:** Je n'en ai pas entendu parler.

**M. Inglis:** Moi non plus. Je n'en avais même pas connaissance.

**M. Howe:** Cela prouve l'importance que le comité a accordée aux représentants élus de la région, puisqu'il s'est contenté de s'adresser aux compagnies d'autobus pour se renseigner sur les services. Il n'a pas pu se rendre compte si le service était satisfaisant, car les compagnies ne veulent pas reconnaître que leur service n'est pas adéquat. S'ils s'étaient adressés à vous, quelles auraient été ses conclusions?

**M. Inglis:** Que le service est déplorable.

**M. Howe:** C'est exact. Je voudrais ajouter une chose, monsieur le président. Monsieur le maire, j'ai senti dans vos observations, comme l'autre jour à Chatham et hier à Stratford, un sentiment de frustration après la fin des réunions. Nous avons tenu une réunion du comité à Chatham et à Stratford, chacun en est très heureux mais quels seront les résultats? Cela m'inquiète, monsieur le président, car il y a longtemps que je fais partie de ce comité et d'autres comités de la Chambre des communes. Nous devons préparer un rapport et nous en rédigerons un. Je sais que les députés qui représentent cette région feront leur possible pour que le rapport indique la nécessité de rétablir dans cette région les transports de passagers par chemin de fer. Cependant, toute action nécessite des mesures de la part du gouvernement.

Je voudrais dire aux personnes rassemblées ici que si elles écrivent des lettres au ministre des Transports à

Ottawa, au premier ministre du Canada, et en envoient des copies à leurs représentants fédéraux, elles feront véritablement connaître les problèmes qui se posent dans cette région de l'Ontario en matière des transports ferroviaires. Si nous pouvions obtenir 500, 1,000 ou 2,000 lettres, je suis sûr que la question serait reconsidérée. Comme ceux qui ont fait partie des conseils de comités le savent, les rapports de ce genre sont quelquefois mis de côté et oubliés. Cependant, si la région continue à manifester son mécontentement, je suis sûr que certaines mesures seront prises.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Howe.

**M. Hales:** Je n'ai pas de questions précises à poser, mais je voudrais faire une observation. Je n'ai évidemment pas emprunté toutes les routes du sud-ouest de l'Ontario. Je serais heureux que M. Campbell me montre certaines des routes qui ne sont pas très bonnes. J'ai l'impression que les routes sont assez bonnes d'après le voyage que j'ai fait hier de Stratford à Walkerton, je circule quelquefois de



[Text]

yesterday, on the basis of going from Guelph to Owen Sound occasionally, from Guelph to Meaford occasionally, and I go out to Sauble Beach. I have not been to Tobermory just lately. Those roads are reasonably good, in my opinion. But no doubt there are areas where the roads are not quite so good. We have them in Wellington too.

I would like to know, very briefly, what bus service you have out of Owen Sound. Are the trips, the hours they leave and when they return tabulated in one of the briefs?

**Mr. Rutherford:** I think it is in the brief.

**Mr. Hales:** We will get it there then.

Apparently they are inadequate and not sufficient.

I do not think I have any more questions, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Hales.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I really have no questions to ask. I just want to thank his Worship and my friend, Bob Campbell and Reeve Inglis for taking time to present these briefs. I think every one of us agrees substantially with what you have said and we certainly hope that we can get some action. I personally have the feeling that, while we are composed of different political parties, there is a genuine feeling by everyone around the table that we are going to co-operate to try to do something for the people of this area. And, I might add, if we do it here perhaps we can start the ball rolling for other areas where transportation facilities have been seriously curtailed.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Whicher. This completes the brief.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, your Worship and gentlemen, what is the population of Owen Sound and the immediate surrounding municipality?

**Mr. Rutherford:** Within a radius of five miles of Owen Sound I would say about 25,000. The city itself is about 18,000.

**Mr. Skoberg:** Do you have a transportation committee on your council?

**Mr. Rutherford:** We are a separated municipality and, therefore, have no representation on county council. We do have a municipal bus service but it is subsidized.

**Mr. Skoberg:** I was wondering whether or not you had a committee of council dealing with transportation?

**Mr. Rutherford:** No.

**Mr. Skoberg:** What are your airport facilities at Owen Sound?

**Mr. Rutherford:** We do not have a municipal airport. There is a federal airport at Wiarton, about 20 miles away, but we are presently looking toward a small municipal airport and doing some studies and work on it.

**Mr. Skoberg:** Do you have service to that airport, an air bus or other transportation?

**Mr. Rutherford:** There is no regular set scheduled service from the airport.

[Interpretation]

Guelph à Owen Sound, de Guelph à Meaford, et je vais à Sanble Beach. Je ne suis pas allé récemment à Tobermory. A mon avis, ces routes sont raisonnablement bonnes, mais il ne fait pas de doute qu'elles ne sont pas aussi bonnes dans toutes les régions. Nous en avons également de mauvaises à Wellington.

Je voudrais savoir rapidement quel service d'autobus dessert Owen Sound. Les parcours, les horaires de départ et de retour figurent-ils dans l'un des mémoires?

**M. Rutherford:** Je crois que cela figure dans le mémoire.

**M. Hales:** Nous nous le procurerons.

Apparemment, les routes sont inadéquates et insuffisantes.

Je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Hales.

**M. Whicher:** Monsieur le président, je n'ai pas véritablement de questions à poser. Je voudrais simplement remercier Son Honneur, mon ami Bob Campbell, et le président du Conseil municipal, M. Inglis, d'avoir pris le temps de présenter ces mémoires. Je crois que chacun est essentiellement d'accord avec ce que vous avez dit, et nous espérons fermement que certaines mesures seront prises. Bien que nous appartenions à différents partis politiques, je pense personnellement que toutes les personnes présentes ont le désir sincère de collaborer et d'essayer de répondre aux besoins des habitants de la région. Si nous réussissons, nous pourrions peut-être y faire participer d'autres régions où les moyens de transport ont été gravement détériorés.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Whicher. Cela met fin au mémoire.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, Votre Honneur, quelle est la population d'Owen Sound et de la municipalité des environs immédiats?

**M. Rutherford:** Elle est d'environ 25,000 dans un rayon de cinq milles autour d'Owen Sound. La ville même comprend environ 18,000 habitants.

**M. Skoberg:** Votre Conseil comprend-il un Comité du transport?

**M. Rutherford:** Notre municipalité est distincte et nous ne sommes donc pas représentés au Conseil du comté. Nous avons un service municipal d'autobus, mais il est subventionné.

**M. Skoberg:** Je voulais savoir s'il existait un comité du conseil traitant des questions du transport.

**M. Rutherford:** Non.

**M. Skoberg:** Existe-t-il un aéroport à Owen Sound?

**M. Rutherford:** Nous n'avons pas d'aéroport municipal. Il existe un aéroport fédéral à Wiarton, à environ 20 milles, mais nous envisageons actuellement un petit aéroport municipal, et nous en faisons l'étude.

**M. Skoberg:** Avez-vous un service de transport qui dessert l'aéroport?

**M. Rutherford:** L'aéroport n'a pas de service régulier.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, this completes the hearing of this brief and I would like to take this opportunity to thank Mayor Rutherford, Mr. Campbell and Reeve Inglis for appearing here today.

• 1208

**Mr. Rutherford:** Mr. Chairman, if I may say one thing that has nothing to do with transportation, but Reeve Davis of Bruce County mentioned the cattle coming in from the west. We have, in Owen Sound, one of the only two horse-meat plants in Canada. It is an industry which slaughters horses for human consumption and is almost 100 per cent for export, a very good industry for Canada.

I believe the last that I heard was that the rates to bring horses from the west were 50 per cent higher than they are to bring cattle. We have always wondered why and we have never been able to get any answer. This is a good industry and it is being badly discriminated against.

If you are checking the mortality rates, perhaps you could check this also. Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much for your comments, Mr. Mayor.

We now have the representatives from the Town of Southampton. Go ahead, please.

**Rev. Richard Anions:** Mr. Chairman and members of the federal and provincial governments, I am a councillor of the Town of Southampton presenting this brief for our Mayor, Dr. Donald Mercer, who is at this time on holidays in England. This is a three-point "brief" brief, not too impassioned but to the point, I feel.

Rail passenger service in our area is now nonexistent. However, the rail lines are still intact and have been improved, and freight trains still use them, mainly to supply the Bruce Nuclear Power Project at Douglas Point.

Our expanding area requires more instead of less public transportation to the Toronto area as well as to other urban areas. Our existing public transportation consists of a good bus communication schedule to London, Ontario. However, not all people want to go to London.

To go to Toronto, it is possible to travel by bus once a week leaving on Sunday but one has to be prepared for a rather long stopover there as there is no return service from Toronto until the following Friday. By driving to Owen Sound, a more convenient bus service is supplied but many of our people do not drive a car nor do they have access to such transportation. We are a retirement and tourist-based area. Many retired people cannot drive and many tourists would like to leave their car with their vacationing family when they return to work.

Perhaps a passenger train to again run on the upgraded lines in our area should be reinstated. If the Canadian Transport Commission knew that these lines were to be upgraded to the extent that now exists, perhaps this would have influenced their decision not to remove our rail passenger service. I trust the foregoing items I have mentioned will influence your decision so that our rail passenger service can be reinstated. As we now exist, we are without any sort of public transportation to many of the vital areas of Ontario.

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Messieurs, cela met fin à l'audience de ce mémoire, et je voudrais profiter de l'occasion pour remercier M. le maire Rutherford, M. Campbell et le président du Conseil municipal, M. Inglis, d'avoir comparu aujourd'hui.

**M. Rutherford:** Monsieur le président, est-ce que je puis ajouter encore un détail qui n'a rien à voir avec les transports. M. Davis, préfet du comté de Bruce, a mentionné l'arrivage des bestiaux de l'Ouest. Nous avons à Owen Sound une des deux seules usines de transformation de la viande de cheval au Canada. Le produit est destiné à l'alimentation de l'homme, et on l'exporte à peu près à 100 p. 100, ce qui est excellent pour une industrie canadienne.

D'après mes renseignements les plus récents, les tarifs pour le transport des chevaux de l'Ouest sont de 50 p. 100 plus élevés que dans le cas des bovins. Nous nous sommes toujours demandé pourquoi mais nous n'avons jamais pu obtenir une explication. C'est une bonne industrie mais elle est victime de la discrimination.

Si vous décidez de faire enquête sur les taux de mortalité, vous pourrez peut-être en même temps examiner ce problème. Merci.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup de vos observations, Votre Honneur.

Nous avons maintenant avec nous les représentants de la ville de Southampton. Commencez, s'il vous plaît.

**Le rév. Richard Anions:** Monsieur le président, messieurs les députés, je suis conseiller du village de Southampton. Je présente mon mémoire au nom de notre maire, M. Donald Mercer, qui est actuellement en vacances en Angleterre. Il y a trois idées principales d'exposées dans ce mémoire, qui n'a rien de révolutionnaire, mais que je trouve très à propos.

Actuellement les trains de voyageurs n'existent pas dans notre région. Toutefois, les voies ferrées demeurent intactes et ont été améliorées et les trains de marchandises continuent de les utiliser, principalement dans le but d'approvisionner le chantier de la centrale nucléaire Bruce, à Douglas Point.

Notre région en expansion a besoin davantage des services de transport public à destination de Toronto ainsi que d'autres régions urbaines importantes. Nos transports publics actuels consistent en une bonne ligne d'autobus réguliers pour se rendre à London (Ontario). Mais tout le monde ne va pas à London!

On peut se rendre à Toronto par autobus une fois par semaine en partant le dimanche, mais on doit être prêt à y demeurer pendant assez longtemps puisqu'il n'y a pas de service de retour en provenance de Toronto avant le vendredi suivant. En allant en voiture à Owen Sound, on peut y trouver un service de transport plus approprié mais bon nombre d'habitants ne conduisent pas de voitures ou n'utilisent pas ce genre de transport. Notre région compte surtout des retraités et des touristes. De nombreux retraités ne peuvent conduire et beaucoup de touristes aimeraient laisser leur voiture aux autres membres de la famille lorsqu'ils reprennent le travail.

On pourrait peut-être rétablir un train de voyageurs sur les lignes améliorées de notre région. Si la Commission canadienne des transports avait su que ces lignes devaient être améliorées au point où elles le sont actuellement,



[Text]

• 1213

I would like respectfully to quote a verse attributed to the Earl of Rochester which, in our situation, is quite apt:

It is a very good world to live in,  
To lend, or to spend, or to give in;  
But to get or to borrow, or to get a man's own,  
It is the very worst world that ever was known.

I sincerely hope that the recommendation of your Committee regarding public transportation in our area will prove this quotation wrong.

Signed, Dr. D. D. Mercer, Mayor, Town of Southampton.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. We are now open for questions. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, gentlemen, on the second point you made on the first page, that you are a retirement and tourist based area, could you tell the Committee how many people are on retirement in the areas you are speaking of?

**Rev. R. Anions:** Sir, I am afraid that I cannot give an exact quote on the number of people—not at this particular time. There are people in this room who would agree with me that it would probably range within the area of, at a guess, 500; approximately 500 would be retired people. The town consists of 2,000 but expands to 10,000 in the summertime due to the tourist influx.

**Mr. Skoberg:** What service did you have previous to the abandonment of the passenger train? Where did it travel to? Did it go direct to Toronto? You say that everybody does not want to go to London, even though our good Chairman is from London.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

**Rev. R. Anions:** I believe that Toronto, generally speaking, is the city to which the largest number of people might travel from the Southampton area rather than to London, although it seems that more and more people are going to London now. I believe what the train did was to leave Southampton and go to Owen Sound. Am I correct in this?

**Mr. Whicher:** It went to Guelph, I think.

**Rev. R. Anions:** It went to Guelph and then to Toronto.

**Mr. Skoberg:** Is there a bus service to Owen Sound connecting to Toronto?

**Rev. R. Anions:** Yes, there is bus service to Owen Sound but as this brief states, you go down one day but do not get back on the same day from Toronto. This is true with regard to London but not Toronto.

**Mr. Skoberg:** Do you believe that if rail passenger service were good, efficient and quick service, it would come back into favour with a good many people?

**Rev. R. Anions:** Yes, I believe this very much. I think people would much rather take the train if that mode of transportation was available to them because of the increased number of cars on the roads for one thing, and second, certainly as far as Toronto is concerned, because of the difficulty of getting around in a city of that size. I feel that more people would take the train if that facility

[Interpretation]

peut-être aurait-ce influé sur sa décision de supprimer notre train de voyageurs. J'ai bon espoir que ce que je viens de vous signaler influencera votre décision afin que l'on puisse rétablir notre service-voyageurs. Présentement, nous n'avons aucun service de transport public à destination de nombreuses régions très importantes de l'Ontario.

J'aimerais citer respectueusement un vers qu'on attribue au Comte de Rochester et qui correspond très bien à notre situation:

«C'est un monde où il fait bon vivre,  
Prêter ou dépenser ou donner;  
Mais pour mendier, emprunter ou avoir son dû  
C'est le pire que j'aie jamais vu.

J'espère sincèrement que la recommandation de votre Comité concernant les transports publics dans votre région prouvera que cette citation est fausse.

Le maire de la ville de Southampton, Dr D. D. Mercer.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Nous sommes prêts à répondre aux questions. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, messieurs, à la première page de votre mémoire vous dites que votre région accueille les retraités et les touristes. Pourriez-vous dire au Comité combien de retraités comptent les régions dont vous parlez?

**M. R. Anions:** Monsieur, je ne pourrai pas vous donner de chiffre exact en ce moment, mais je crois qu'il y a, dans cette salle, des personnes qui seraient d'accord avec moi pour dire qu'il y a à peu près 500 pensionnaires. La ville compte 2,000 habitants, mais, pendant l'été, à cause de l'arrivée des touristes, sa population s'élève à 10,000 habitants environ.

**M. Skoberg:** Quel était le service que vous aviez avant la suppression du train de passagers? Ce dernier allait-il directement à Toronto? Vous dites que tout le monde ne veut pas se rendre à London, bien que notre président vienne de cette ville.

**Le vice-président:** Merci.

**M. R. Anions:** De façon générale, je dirais que c'est surtout à Toronto plutôt qu'à London que les passagers de la région de Southampton se rendent, bien qu'il semble que, de plus en plus les gens commencent à aller à London. Je crois que le train partait de Southampton pour aller à Owen Sound. Ai-je raison?

**M. Whicher:** A Guelph, je crois.

**M. R. Anions:** Il allait à Guelph et ensuite à Toronto.

**M. Skoberg:** Est-ce qu'il existe actuellement un service d'autobus entre Southampton et Owen Sound qui assure une correspondance pour continuer à Toronto?

**M. Anions:** Oui, mais comme nous le disons dans le mémoire vous ne pouvez pas rentrer de Toronto le même jour. On peut le faire de London mais non pas de Toronto.

**M. Skoberg:** A votre avis, y a-t-il beaucoup de gens qui seraient prêts à voyager par train si le service était efficace et rapide?

**M. R. Anions:** Oui, j'en suis convaincu. Je crois que, si on le pouvait, on préférerait prendre le train à cause de la congestion des routes et des difficultés posées par la circulation dans une ville aussi grande que Toronto. On serait même plus porté à voyager par train si on savait qu'on pourrait faire le voyage aller-retour dans la même journée.

[Texte]

was available to them and if they knew they could make the trip and return in one day.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Skoberg. Mr. McNulty.

**Mr. McNulty:** Mr. Chairman, I was wondering if the councillor could tell us whether during the tourist season they have any water transportation.

**Rev. R. Anions:** No. To my knowledge, Southampton has no water transportation facilities.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McNulty. Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman. I wonder if the councillor could confirm a thought I have had for some time. About five years ago, our concern with passenger service was always for people leaving Southampton for Toronto, Hamilton, London or other places. Do you not believe that with adequate passenger service, the trend would now be for people from those areas to come to Southampton? Do you think this situation is different now than it was three to five years ago? The amount of people that might use passenger service?

• 1218

**Rev. Anions:** As I understand your question, sir, more and more people wish to leave the concentrated areas to come to areas such as Southampton and other resort areas. I think this is very true, particularly when we consider a statement that was brought out a short while ago that, with shorter working hours and so on, people are freed for these pleasures. As far as the mode of transportation that they choose to journey to our areas is concerned, I am just not too sure whether the train would be the method they would choose. Perhaps a great number of them would, but this is a question it is just a little difficult for me to answer.

**Mr. McKinley:** Certainly, sir, they cannot take the train if it is not there.

**Rev. Anions:** No, they cannot if it is not there, that is perfectly true.

**Mr. McKinley:** Thank You very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you Mr. McKinley and Rev. Anions.

Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, we have heard about the vast amount of money that was provided for the railroads when they came in here originally. They also got a lot of land, and I think about that area in Southampton, almost in the centre of the community, where the station used to be and where they used to have the shops and yards. Has the municipality tried to buy, rent or use any of that property?

**Rev. Anions:** Oh, yes; this has been brought to the railroad's attention. The land, I believe, was purchased by the railroad many years ago, and now the Corporation of the Town of Southampton, if the railroad has made up its mind that it is going to leave and that nothing will prevent them, would like to get that land back and put it to good use.

We have appealed to them, in the event that the decision is made to discontinue once and for all the passenger service to Southampton, we want to retain the railroad

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Skoberg. Monsieur McNulty.

**M. McNulty:** Monsieur le président, est-ce que M. l'échevin pourrait nous dire si, pendant la saison touristique, on se sert de bateaux comme moyens de transport.

**M. R. Anions:** Non, pas que je sache.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McNulty. Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Merci, monsieur le président. M. Anions pourra peut-être confirmer une idée que j'ai depuis quelque temps. Il y a cinq ans, on se préoccupait surtout du service voyageur parce que les gens voulaient quitter la région, pour se rendre à Toronto, Hamilton, London ou quelque'autre ville. Mais, ne croyez-vous pas que les citadins auraient tendance à vouloir se diriger vers la région de Southampton si on fournissait un service voyageur convenable? A votre avis, la situation a-t-elle changé depuis cette époque? Pensez-vous que le nombre d'utilisa-

teurs éventuels d'un service de voyageurs ait beaucoup changé?

**M. Anions:** De plus en plus de personnes désirent s'éloigner des zones très peuplées pour se diriger vers des régions telles que Southampton et autres. Je pense que ce mouvement est très net et la déclaration qui a été faite il y a un instant le montre bien puisque la diminution des heures de travail, ainsi que d'autres facteurs connexes, permettent aux gens de profiter de ce genre de loisirs. Quant à savoir quels moyens de transport ils utiliseraient pour venir dans nos régions, je ne suis pas certain qu'ils préféreraient le train. Peut-être qu'un grand nombre le feraient mais c'est une question à laquelle je peux difficilement répondre.

**M. McKinley:** Quoi qu'il en soit, monsieur, ils ne pourront pas prendre le train s'il n'y en a pas.

**M. Anions:** Non, évidemment.

**M. McKinley:** Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Merci monsieur McKinley et Révérend Anions.

Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, on nous a parlé des sommes énormes qui ont été accordées aux sociétés de chemin de fer lorsqu'elles ont décidé d'installer des services dans cette région. Elles ont également reçu beaucoup de terrains, particulièrement au centre de la ville de Southampton, où se trouvait la gare et où elles avaient des magasins et des chantiers. La municipalité a-t-elle essayé d'acheter, de louer ou d'utiliser ces biens?

**M. Anions:** Oui, et les sociétés de chemin de fer en ont été informées. Si je me souviens bien, les terrains ont été achetés par les sociétés de chemin de fer il y a de nombreuses années et maintenant la Corporation de Southampton aimerait les récupérer pour les utiliser, si les sociétés de chemins de fer décident de partir et que personne ne les en empêche.

Nous les avons informées que si elles décidaient de supprimer les services de transport de passagers à Southampton, la ville voudrait sans doute conserver la gare,



[Text]

station itself perhaps for the use of our senior citizens. So far we have had no real satisfactory answers to these requests.

**Mr. Howe:** Probably you could ask the town of Harriston how they were able to get this agreement with the CNR, and I understand they are quite happy. But I do know that you have a lot of land in there. Do the railroad keep the weeds cut and keep it in good shape since they have taken the service away?

**Rev. Anions:** No, I do not think it looks like a bowling green at all.

**Mr. Howe:** This is an area where we have had complaints, this property that the railroad either bought very cheaply or were given free. They just do not maintain it to the standards that you require in your municipality. Have you taken any action against them about cutting the weeds and charging it to them?

**Rev. Anions:** I do not think so; I do not think we have.

**Mr. Howe:** I think you should.  
Thank you.

**The Vice-Chairman:** Are there any further questions?  
Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, in view of the fact that this matter with respect to property owned by the railroad that is not in use has been brought up, I might say that I have two questions on the order paper. One of them is: will they return railroad property not in use to the municipality; the other is: will they take some measures to have the CNR cut the weeds and shrubbery on railroad-owned property which is a menace to the adjoining areas.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much for your comments, Mr. Noble.

Are there any further questions?

This completes the hearing of the brief from the Town of Southampton. On behalf of the Committee, I would like to thank Rev. Richard Anions for appearing here today. Thank you.

Committee members, it has been suggested that we break for lunch. Following lunch, at 2 o'clock, we will meet and hear the Town of Chesley, Mayor Douglas Middleton. I believe this is the town that received the publicity in the *Globe and Mail* a week or so ago.

The meeting is adjourned until 2 o'clock.

AFTERNOON SITTING

Thursday, June 1, 1972.

• 1410

**The Vice-Chairman:** I will call the meeting to order.

Will the members of the press and those with television cameras vacate the table area, please.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, on a point of order, we have a great number of briefs here for the limited time we have this afternoon and I was wondering what your procedure would be so that we would not disappoint some of those people who have come to present briefs.

I would suggest that possibly we should call on the senior citizens group to present their brief before it is too late. I do not know what the Committee has in mind or what you as Chairman have in mind, but we certainly will not get over all of them.

[Interpretation]

peut-être pour la mettre à la disposition des personnes âgées. Jusqu'à maintenant, nous n'avons obtenu aucune réponse satisfaisante à ces demandes.

**M. Howe:** Peut-être pourriez-vous demander à la ville de Harriston comment elle s'y est prise pour passer son accord avec le CN, accord dont elle semble très satisfaite. Je sais qu'il s'agit pour vous de terrains importants et j'aimerais savoir si la société de chemin de fer les entretient depuis qu'elle a supprimé son service.

**M. Anions:** Non, je ne dirais pas qu'ils ressemblent actuellement à un terrain de golf.

**M. Howe:** On nous a fait souvent ce genre de réclamation; on nous dit que les sociétés de chemins de fer n'entretiennent pas, à un degré satisfaisant, les propriétés qu'elles ont soit achetées très bon marché soit reçues gratuitement. Avez-vous tenté d'assurer l'entretien des terrains et de leur en faire payer la note?

**M. Anions:** Non, je ne le crois pas.

**M. Howe:** Je pense que vous le devriez.  
Merci.

**Le vice-président:** D'autres questions?  
Monsieur Noble.

**M. Noble:** Monsieur le président, puisque l'on vient de parler des biens possédés par les sociétés de chemin de fer, j'aimerais signaler que j'ai inscrit deux questions à ce sujet à l'ordre du jour. La première est la suivante: les sociétés de chemin de fer rendront-elles aux municipalités les biens qu'elles n'utilisent plus? La seconde: les sociétés de chemin de fer prendront-elles des mesures pour que le CN entretienne les terrains et fasse disparaître les arbustes et mauvaises herbes qui constituent une menace pour les zones adjacentes?

**Le vice-président:** Merci beaucoup monsieur Noble.  
D'autres questions?

Ceci termine l'audition du mémoire de la ville de Southampton. Au nom du Comité, j'aimerais remercier le révérend Richard Anions. Merci Beaucoup.

Messieurs, nous allons arrêter pour le déjeuner. Après cela, à 14 heures, nous entendrons M. Douglas Middleton, maire de la ville de Chesley. Je pense que sa ville est celle dont parlait le *Globe and Mail* il y a une semaine ou plus.

La séance est levée jusqu'à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le jeudi 1<sup>er</sup> juin 1972

**Le vice-président:** La séance est ouverte.

Je demanderai aux représentants de la presse et de la télévision de s'éloigner de la table.

**M. Hales:** Monsieur le président, je voudrais un rappel au Règlement. Nous avons cet après-midi un grand nombre de mémoires à entendre. Je me demandais comment vous procéderiez pour ne pas décevoir certaines des personnes qui sont venues présenter un mémoire.

Je proposerais que nous commencions par entendre le mémoire du groupe des personnes âgées. Je ne sais pas ce qui est prévu ou ce que vous-même, monsieur le président, avez en tête mais nous ne pouvons certainement pas entendre tous les mémoires.

## [Texte]

**The Vice-Chairman:** Mr. Hales, we have discussed this matter and we thought we would ask the different delegations to summarize their briefs. The entire brief will be printed in the appendix and then you, as Committee members, will certainly have the opportunity to go through the brief in your office and discuss it at further hearings in Ottawa. In this way we would hope to get through all the briefs.

I will call upon Mayor Douglas Middleton of the Town of Chesley.

**Mr. Douglas Middleton (Mayor, town of Chesley):** Mr. Chairman, members of the standing Committee, ladies and gentlemen. Since time is of the essence I will go right ahead with my brief. No doubt members of the Committee will be asking questions, and I hope I will be given the same privilege because there are some questions I would like to ask you.

On behalf of the citizens of the Town of Chesley and surrounding area I have come before you in an effort to obtain some form of transportation to and from the major centers of this province.

As everyone knows, our passenger service up to November 1, 1970 consisted of a railiner operated by Canadian National Railway from Owen Sound to Toronto, with connections at Guelph for London, Windsor, Sarnia et cetera.

Prior to the discontinuance of this service a transportation hearing was held in Owen Sound at which I was present and at this time we were assured and given a firm commitment by the Committee that an alternative service would be provided; this is the reason I am here today, as we still do not have an alternative service. I would like to know how long we must wait to receive this commitment which we feel was very clearly stated and certainly had a direct bearing on the discontinuance of the rail service.

With regard to the presentation at the Owen Sound hearing by the railways, certainly if the board or the government is willing to accept the case as presented, the presentation indicated it just is not possible to operate a rail service at a profit in these outlying areas. However, I suggest to you that transportation is just as important here as in any other area. It is in fact an essential and necessary service which must be provided. With regard to the \$480,000 deficit, I never have heard any complaints from the people who in fact had to pay the bill, with which I, for one, certainly cannot agree as this same company takes in many more dollars in freight revenue from Chesley north to Owen Sound which would, in fact, more than pay the entire deficit of all the lines in question at that time, which were the Kincardine, Southampton and Owen Sound lines.

I would like to further add that when the GO GO trains were established in the metro areas at no time did we complain to the board that the millions of dollars in taxes, of which we were paying our fair share, should not be in fact established. However much they cost, it is not different from any other public service such as water, hydro, sewage disposal, etc. All are very important and necessary services in this century.

• 1415

With regard to our community of Chesley and the immediate area, at this time we have no public form of transportation whatsoever. We have, I believe in the period from November 1, 1970, to this first day of June, 1972, made a very honest and valid assessment of the need for transportation. A survey was made by Mr. E. Brezina, of

## [Interprétation]

**Le vice-président:** Monsieur Hales, nous avons discuté de cette question et nous avons pensé que nous pourrions demander à chaque délégation de résumer son mémoire. Les mémoires seront joints in extenso aux procès-verbaux et chacun des membres du Comité aura la possibilité de les examiner à loisir et d'en discuter lors de nos prochaines réunions à Ottawa. Nous pourrions ainsi entendre tout le monde.

Monsieur Douglas Middleton, maire de la ville de Chesley.

**M. Douglas Middleton (Maire de la ville de Chesley):** Monsieur le président, mesdames et messieurs. Puisqu'il faut être bref, je passerai tout de suite au mémoire. J'espère que, lorsque vous m'aurez questionné, vous m'autoriserez à vous poser des questions.

Je suis ici au nom des citoyens de la ville de Chesley et de la zone qui l'entoure afin d'essayer d'obtenir la création d'un système de transport nous reliant aux principaux centres de la province.

Comme chacun sait, jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1970 notre service de transport des passagers était composé d'une ligne de chemin de fer, gérée par le CN, entre Owen Sound et Toronto, avec des dérivations à Guelph pour London, Windsor, Sarnia, etc.

Avant que ce service ne soit supprimé, une audience avait eu lieu à Owen Sound, à laquelle j'étais présent, et le Comité nous avait assuré fermement à cette occasion qu'un système de remplacement serait mis en place. Je me présente donc devant vous aujourd'hui parce que ce système de remplacement n'existe toujours pas. J'aimerais savoir combien de temps nous devons attendre avant que cet engagement, qui m'avait semblé très ferme, soit respecté, car il est certain qu'il a eu une influence sur la décision d'arrêter le service de chemin de fer.

À la séance d'Owen Sound, les sociétés de chemins de fer ont présenté un mémoire affirmant qu'il est impossible de faire fonctionner un service de chemin de fer bénéficiaire entre les différentes régions que j'ai mentionnées. Toutefois, je vous ferais remarquer que le problème des transports est aussi important ici qu'ailleurs. Il s'agit en fait d'un service indispensable. Pour ce qui est du déficit de \$480,000, je dois dire que je n'ai jamais entendu aucune réclamation émanant des gens qui ont dû payer la facture; en outre, je suis loin d'accepter le fait qu'il y ait eu un déficit puisque cette société tire du transport des marchandises entre Chesley nord et Owen Sound des bénéfices suffisamment importants pour compenser largement tout déficit pouvant avoir été encouru pour les lignes en question, à l'époque, c'est-à-dire entre Kincardine, Southampton et Owen Sound.

J'aimerais en outre ajouter que lorsqu'on a créé les trains GO GO dans les régions métropolitaines, nous ne nous sommes jamais plaints du fait que des millions de dollars provenant des deniers publics étaient consacrés à cela. Même si ces services coûtent cher, ils ne diffèrent pas des autres services publics comme l'eau, l'électricité, les égouts, etc. Ce sont des services indispensables à notre époque.

Pour ce qui est de Chesley et de la région avoisinante, nous n'avons pour l'instant aucune sorte de transport public. Nous avons fait, pour la période s'échelonnant du 1<sup>er</sup> novembre 1970 au 1<sup>er</sup> juin 1972, une évaluation honnête et valable de nos besoins de transport. L'enquête qu'a faite M. E. Brezina de la Division des transports au ministère



[Text]

the Transportation Division, Ontario Department of Transport, which indicated to our council that we must in fact obtain a service.

We have made several attempts through private bus companies to establish a service, to no avail. We have also requested assistance to the ministers of transport, both federal and provincial. To date, nothing is in the offing.

We are not asking for anything in excess of basic needs, which I believe are possibly a rail or bus service tri-weekly, with a weekend service to provide the university students and the young people from our community with a means by which they can return to their homes on weekends and holidays, a service in which our senior citizens can go to the city, whether it be for medical care or to shop or visit their sons or daughters, for vacation or whatever, as certainly now they feel like second-class citizens stranded in a small community; and a service whereby any citizen who does not drive can at least have some mode of transportation. Possibly you do not realize at this time that to get to Toronto and return, it would cost you 110 miles of taxi fare to Owen Sound and return plus the bus fare from Owen Sound to Toronto and return. I suggest that the cost factor in such trips for both students and senior citizens is just not practical or possible.

At this time we have one senior citizens' apartment building established, another nearing completion, and plans before council for approval of a 190-unit complex consisting of apartment buildings and town houses. The demand for transportation certainly is going to increase considerably in our community. We hope these demands can be met even if this means a subsidized service, and we hope you can and will supply it.

I might add further that we receive complaints daily in this regard. We have had some citizens sell their homes and move to the city, and some are threatening to do so. I cannot stress too strongly the need for this service. We hope you will give us your consideration and recommend a tri-weekly bus or railiner service and a subsidy if necessary to provide it.

Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Mayor.  
Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, Your Worship, could you give us an indication of the number of the senior citizens in your area to whom you refer in the brief?

**Mr. Middleton:** It is probably 500 or 600. I do not know the exact number.

**Mr. Skoberg:** And what is your population?

**Mr. Middleton:** 1,750 to 1,800.

**Mr. Skoberg:** You say in your brief that there is no public form of transportation.

**Mr. Middleton:** That is right.

**Mr. Skoberg:** No bus? Nothing?

**Mr. Middleton:** There is a bus from Walkerton to Owen Sound. It connects with nothing and goes nowhere other than to those areas. If you were going to Toronto you would have to stay all night. It arrives there after the bus has left.

[Interpretation]

des Transports de l'Ontario, a bien montré qu'il nous faut obtenir ce service.

Nous avons tenté à plusieurs reprises d'établir un service privé d'autobus, mais sans succès. Par les voies compétentes, nous avons également demandé l'aide des ministres des Transports des gouvernements fédéral et provincial. Nous n'avons rien reçu à ce jour.

Nous ne demandons rien de plus que ce dont nous avons besoin, c'est-à-dire un service 5 fois la semaine par rail ou par autobus et un service de fin de semaine pour les étudiants et les jeunes gens de notre localité pour leur permettre de revenir chez eux les fins de semaine et les jours de fête. Ce service permettra également aux personnes âgées d'aller à la ville, que ce soit pour des soins médicaux, visiter les magasins, rendre visite à leurs enfants, prendre un congé, etc. Il est certain qu'ils se sentent maintenant comme des citoyens de deuxième classe, abandonnés dans une petite localité. Il permettrait également à toute personne qui n'a pas de voiture d'avoir au moins un mode de transport. Vous ne vous rendez peut-être pas compte que, pour nous rendre à Toronto et en revenir, il nous faut payer un taxi, faire 110 milles pour aller à Owen Sound et en revenir, en plus du tarif d'autobus d'Owen Sound à Toronto et retour. D'après moi, les étudiants et les personnes âgées ne peuvent pas se permettre un tel voyage.

Nous avons actuellement un immeuble pour les personnes âgées, un autre est presque terminé et le conseil est en train d'étudier un projet de 190 unités qui comprend des immeubles et des maisons indépendantes. Il est évident que les demandes de transport augmenteront considérablement dans notre localité. Nous espérons pouvoir les satisfaire même si cela signifie obtenir un service subventionné et nous espérons que vous pourrez nous fournir ce service.

Je dois ajouter que nous recevons des plaintes tous les jours à ce sujet. Certains de nos citoyens ont vendu leur maison pour se rendre à la ville et d'autres menacent de le faire. Je n'ai pas besoin de souligner davantage le besoin de ce service. Nous espérons que vous prendrez nos demandes en considération et que vous recommanderez un service, par autobus ou par autorail, trois fois la semaine et une subvention, au besoin.

Je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur le maire.  
Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, monsieur le maire, pouvez-vous nous dire combien de citoyens âgés vous avez dans votre région, ceux dont vous parlez dans votre mémoire?

**M. Middleton:** De 500 à 600 probablement. Je ne connais pas le chiffre exact.

**M. Skoberg:** Et quelle est votre population?

**M. Middleton:** Entre 1,750 et 1,800.

**M. Skoberg:** Vous dites dans votre mémoire qu'il n'y a aucun mode de transport public.

**M. Middleton:** C'est exact.

**M. Skoberg:** Même pas un autobus? Rien?

**M. Middleton:** Il y a un autobus de Walkerton à Owen Sound. Il n'y a pas de correspondance. Cet autobus ne va nulle part ailleurs que dans ces endroits. Si vous allez à Toronto, il vous faut y demeurer la nuit. L'autobus arrive après le départ de l'autre transport.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** It is disgraceful that you have not some type of transportation facilities. I do not think many places in Canada are confronted with such a situation. With the population that you have in this area, as Mr. Hales has said very forcefully yesterday and again today, there can be no reason for not having some type of transportation. You also said, Your Worship, that you received complaints daily. Have you conveyed these complaints to the Canadian Transport Commission, who made the decision to take away the six services that we are talking about?

**Mr. Middleton:** I have here in my file copies of letters we have written to both federal and provincial transportation and I have a copy of the survey which was conducted by Mr. Brezina, of the Ontario Department of Transport.

**Mr. Skoberg:** I am wondering, Mr. Chairman, if His Worship could make available to the Committee those letters so that we would have them on file and appended to the hearings.

**The Vice-Chairman:** Is it agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Middleton:** We have the originals here. We can have copies made and sent to you.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Saltzman.

• 1420

**Mr. Saltzman:** Thank you, Mr. Chairman.

Your worship, I would like to ask you something about the history of Chesley. How long has Chesley been an organized community?

**Mr. Middleton:** I would have to rely on the clerk to ... 1885.

**Mr. Saltzman:** All right. In your view, would Chesley have developed to its present size and population had the railroad not been there?

**Mr. Middleton:** No.

**Mr. Saltzman:** The point I am trying to elicit from you, and it is an obvious one, I think, is that what has happened is that the presence of the railroad is to some extent responsible for communities like Chesley. It is an act of public irresponsibility to develop a community and then withdraw one of the reasons that created that community.

I presume that people have invested their life savings and accommodation on the basis that they will have access in and out of the community, and when that ceases, then their investment to some extent has been nullified. Would you agree with that appraisal?

**Mr. Middleton:** I would say that is correct.

**Mr. Saltzman:** What will happen to Chesley, if in your view, if some form of public transportation is not provided?

**Mr. Middleton:** I think we are being discriminated against if this happens. Definitely we are, because we are going to lose some of our citizens due to transportation problems. In most cases where an industry has any desire to locate, one of the very important questions is about public transportation.

[Interprétation]

**M. Skoberg:** C'est une honte que vous n'ayez aucun mode de transport. Je ne crois pas qu'il y ait bien des endroits au Canada où une situation pareille existe. D'après la population que vous avez, et comme l'a répété avec force M. Hales hier et aujourd'hui, il n'y a pas de raison pour que vous n'ayez pas un genre quelconque de transport. Vous avez dit également, monsieur le maire, que vous recevez des plaintes tous les jours. Avez-vous transmis ces plaintes à la Commission canadienne des transports qui a pris la décision de retirer les six services dont vous parlez?

**M. Middleton:** J'ai ici dans mes dossiers des copies de lettres que nous avons écrites aux autorités de transport fédérales et provinciales. J'ai également un exemplaire de l'enquête effectuée par M. Brezina du ministère des Transports de l'Ontario.

**M. Skoberg:** Je me demande, monsieur le président, si M. le maire ne pourrait pas remettre au Comité ces lettres afin que nous puissions les annexer aux procès-verbaux.

**Le vice-président:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Middleton:** Nous avons les originaux. Nous en ferons faire des copies et nous vous les enverrons.

**M. Skoberg:** Je vous remercie.

**Le Vice-président:** Monsieur Saltzman.

**M. Saltzman:** Je vous remercie monsieur le président.

Monsieur le maire, j'aimerais que vous nous parliez de Chesley. Depuis combien de temps Chesley est-elle organisée en localité?

**M. Middleton:** Je dois demander au greffier ... je crois que c'est 1885.

**M. Saltzman:** Très bien. A votre avis, croyez-vous que Chesley aurait atteint sa taille et sa population actuelles sans le chemin de fer?

**M. Middleton:** Non.

**M. Saltzman:** Ce que j'essaie de vous faire dire, et c'est très évident, je pense, c'est que la présence du chemin de fer est jusqu'à un certain point responsable de l'existence de localités comme Chesley. C'est un peu faire preuve d'irresponsabilité publique que de développer une localité et puis ensuite de retirer un des éléments qui a créé cette localité.

Je suppose que les gens y ont fait leur vie, ont investi leurs épargnes, s'y sont logés, croyant pouvoir être reliés à l'extérieur. Si les choses changent, tout tombe à l'eau. Êtes-vous d'accord?

**M. Middleton:** Vous avez raison.

**M. Saltzman:** Qu'arrivera-t-il à Chesley si un mode de transport public n'est pas fourni?

**M. Middleton:** Ce serait une forme de discrimination. Car nous perdriions ainsi certain de nos citoyens. Dans la plupart des cas, si une industrie veut s'implanter, la première question qu'elle pose concerne les transports publics.



[Text]

**Mr. Saltzman:** From what you tell me, and from what I have heard from your comments in connection with your brief, it seems that you have gone to very considerable length to develop senior citizen housing in your area.

Since you have gone to a very considerable length to provide senior citizen housing, and presumably to make an attractive area for senior citizens, this absence of transportation to some extent nullifies the planning that has been carried out. Is that true?

**Mr. Middleton:** To a certain extent, certainly it is true. The inhabitants are the original people from there. They are not going to leave. I do not believe this. But people who have come from Toronto, London and Hamilton, and who have moved there to retire, will leave.

**Mr. Saltzman:** Would those people have moved to Chesley had there not been public transportation? Would you have built these units had there not been public transportation?

**Mr. Middleton:** To answer your first question, they would not have moved. As to the second question, there was a survey taken to build these units. It was done by the Ontario Housing Corporation, and it was entirely up to them to make a recommendation whether they were required or not, and they felt that they were required.

**Mr. Saltzman:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Are there any further questions? Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I believe that the position of Chesley exemplifies something that is happening that concerns all levels of government these days. That is the fact that we have an exodus of people from the rural areas and from small towns like Chesley and many other towns in the area. The people are going to larger centres. One of the reasons is because they do not have enough passenger service to move back and forth. So they find it convenient on account of their work to move to where the work is, and so they leave the small centres and congest our large areas.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Noble. Are there any further comments?

This completes the hearing of the brief of the Town of Chesley.

At this time I would like to thank the Mayor and his delegation. Thank you very much.

• 1425

**Mr. Middleton:** Prior to the hearing of this brief, I wanted to ask some questions and I have not been given that right to this moment. It is very brief what I have to ask you. I would like to know the relationship between the Canadian Transport Commission and the Standing Committee on Transport and Communications?

**Mr. Saltzman:** None.

**Mr. Middleton:** None whatsoever? If there is no relationship, who appointed the Canadian Transport Commission. Was it the federal government?

**Mr. Saltzman:** The federal government. Under the present Transport Act, they were appointed as an independent commission with certain terms of reference and the power to make decisions about discontinuance without reference to Parliament but, I think, with some reference to the Cabinet, to Order in Council. But the Committee itself has no jurisdiction over the CTC.

[Interpretation]

**M. Saltzman:** D'après ce que vous me dites, et d'après les remarques qui accompagnaient votre mémoire, il me semble que vous avez fait beaucoup pour développer le logement des personnes âgées dans votre région.

Vous avez fait beaucoup d'efforts pour les loger et leur faciliter la vie, mais l'absence de transport annule jusqu'à un certain point ces projets, n'est-ce pas?

**M. Middleton:** Jusqu'à un certain point, c'est vrai. Les gens d'ici ne partiront pas, du moins je ne le crois pas. Mais les personnes qui sont venues de Toronto, de London et d'Hamilton ici pour prendre leur retraite, partiront.

**M. Saltzman:** Ces personnes seraient-elles venues à Chesley s'il n'y avait pas eu le transport public? Auriez-vous construit ces logements s'il n'y avait pas eu le transport public?

**M. Middleton:** Pour répondre à votre première question, ces personnes ne seraient pas venues. Quant à la seconde question, nous avons fait une enquête avant de construire ces logements. Cette enquête a été faite par la *Ontario Housing Corporation* et c'est cette société qui devait faire une recommandation. Ils ont décidé qu'il fallait construire ces logements.

**M. Saltzman:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Avez-vous d'autres questions? Monsieur Noble.

**M. Noble:** Monsieur le président, je crois que la situation de Chelsey symbolise une situation qui concerne tous les niveaux de gouvernement. Il s'agit de cet exode de personnes des milieux ruraux et de petites villes comme Chelsey et de bien d'autres villes de la région vers les grands centres, une des raisons en est l'insuffisance des services de voyageurs. Elles trouvent plus pratique, à cause de leur travail, de demeurer à proximité, et c'est pourquoi elles quittent les petits centres et envahissent les grands.

**Le vice-président:** Je vous remercie monsieur Noble. Avez-vous d'autres remarques?

Voilà pour le mémoire de la ville de Chesley.

Je voudrais remercier le maire et sa délégation. Je vous remercie beaucoup, messieurs.

**M. Middleton:** Je voudrais poser quelques questions avant d'entendre ce mémoire. Je n'ai pas encore pu le faire et elles seront très brèves. J'aimerais connaître les rapports qui existent entre la Commission canadienne des transports et le Comité permanent des Transports et Communications.

**M. Saltzman:** Il n'y en a aucun.

**M. Middleton:** Pas du tout? S'il n'y a aucun rapport, qui a nommé la Commission canadienne des transports? Est-ce le Gouvernement fédéral?

**M. Saltzman:** En effet. En vertu de la Loi actuelle sur les transports, la Commission a été nommée à titre de commission indépendante, disposant d'un mandat et de certains pouvoirs de prise de décisions au sujet de l'arrêt de certains services sans en référer au Parlement mais, je crois, avec l'exigence qu'elle en réfère dans une certaine mesure au Cabinet. Cependant, le Comité lui-même n'a aucun pouvoir à l'égard de la Commission.

## [Texte]

**Mr. Middleton:** Would it be fair, then, to state that the government is responsible to fulfill this commitment? A definite commitment was made in Owen Sound. We want to pinpoint that commitment and see who is responsible to fulfil it. This is what we want to know.

**Mr. Saltzman:** Which commitment was made in Owen Sound?

**Mr. Middleton:** An alternative service would be provided.

**Mr. Saltzman:** The CTC made that commitment to you?

**Mr. Middleton:** Yes, in Owen Sound.

**Mr. Saltzman:** I do not see how they could have made that commitment to you. I am not quarrelling with you by saying they did not. I just do not know. They do not have any power to do anything with buses that I know of.

**The Vice-Chairman:** Mr. Saltzman, have you finished? Mr. Howe.

**Mr. Howe:** I might just say to Mr. Saltzman that I have here a copy of the decision that was made. There is a whole paragraph in which it indicates that the decision was predicated on the fact that they felt there was adequate and sufficient bus service in the area.

**Mr. Saltzman:** Well, they were wrong.

**The Vice-Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** I just want to add to that. The CTC is supposed to find out whether there is adequate alternate service and, if there is not, they should not have made a decision like they did.

**The Vice-Chairman:** Are there any further questions? Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I just wanted to say that I really feel that His Worship, whom I have known for years, has come to the right place. It has been suggested that no action will be forthcoming from this Committee but from the feeling that I get around the table from my opponents, politically, I think that everyone of them has made up his mind that we are going to move on this deal. And as a government member, I am just sick and tired of it.

I think you came to the right place, Your Worship, and while I cannot give you any promise, because I am not in the hierarchy of government, I will tell you one thing that there will be quite a scrap if we do not get transportation facilities back in this area.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Whicher.

I believe we have Mr. Roy Kennedy with the senior citizens of Chesley who would like a few words with the Committee. Mr. Kennedy.

**Mr. Roy Kennedy (Private citizen, Chesley):** Ladies and gentlemen, I happen to be a living example of the species known as senior citizen. We have prepared a little brief here.

Being a citizen of the town of Chesley, I live in that part of Bruce County which is now deprived of any type of public transportation. A high percentage of the people living here are retired, which means that many can no longer drive their cars; and of those who do, very few will

## [Interprétation]

**M. Middleton:** Peut-on donc considérer que le Gouvernement doit assumer cette responsabilité? Un engagement très précis a été pris à Owen Sound. Nous avons l'intention de nous prévaloir de cet engagement et de savoir qui en assume la responsabilité.

**M. Saltzman:** Quel engagement a été pris à Owen Sound?

**M. Middleton:** On s'est engagé à fournir un service de remplacement.

**M. Saltzman:** Et c'est la Commission qui s'est engagée à cela?

**M. Middleton:** Oui, à Owen Sound.

**M. Saltzman:** Je ne vois pas comment elle a pu prendre un tel engagement. Je ne contesterai pas le fait qu'elle l'ait fait. Je ne comprends pas. À ma connaissance, elle n'a aucun pouvoir à l'égard des services d'autobus.

**Le vice-président:** Monsieur Saltzman, avez-vous terminé? Monsieur Howe.

**M. Howe:** Puis-je simplement faire remarquer à M. Saltzman que j'ai ici une copie de la décision qui a été prise. Il y figure un paragraphe entier dans lequel on indique que cette décision a été prise parce que la Commission pensait qu'il y avait un service d'autobus suffisant et adéquat dans la région.

**M. Saltzman:** Eh bien, elle s'est trompée.

**Le vice-président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Je voulais simplement ajouter à cela que la Commission est sensée se renseigner pour savoir s'il existe un service de remplacement adéquat; s'il n'y en a pas, elle n'aurait jamais dû prendre une telle décision.

**Le vice-président:** Avez-vous d'autres questions? Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Monsieur le président, je voulais simplement dire que je pense que Son Honneur, que je connais depuis longtemps, s'est adressé à la bonne porte. Certains ont laissé croire qu'aucune mesure ne serait prise à la suite de nos auditions mais, si j'en crois les réactions de mes opposants politiques, je pense qu'ils sont tous fermement décidés à ce que l'on fasse quelque chose. En outre, en tant que membre du Gouvernement, je dois dire que je suis tout simplement écœuré.

Je pense que monsieur le maire s'est adressé à la bonne porte et, bien que je ne puisse rien promettre puisque je ne fais pas parti des hauts échelons du Gouvernement, je puis vous dire que l'on entendra parler de nous si les systèmes de transports adéquats ne sont pas rétablis dans cette région.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Whicher.

Je pense que nous avons avec nous M. Roy Kennedy, accompagné de personnes âgées de Chesley, et qu'il aimerait dire quelques mots. Monsieur Kennedy.

**M. Roy Kennedy (Citoyen de Chesley):** Mesdames et messieurs, je suis un exemple typique de l'espèce communément appelée «personnes âgées». Nous vous avons préparé un petit mémoire.

Étant citoyen de la ville de Chesley, je vis dans la partie du comté de Bruce qui est totalement dépourvue de transports publics. Une grande partie des habitants de cette région sont des retraités, ce qui signifie que beaucoup ne peuvent plus conduire leur voiture; en outre, ceux qui le



[Text]

risk driving on the congested highways and into large centres such as Toronto, Montreal, etc.

Most of the best medical clinics are located in the large centres and when an elderly citizen living here is advised by his local doctor to go to one of them, it presents him with an almost impossible situation. This results in some cases where the patient never gets going at all, the result being that he continues to suffer at home.

• 1430

Public transportation is vitally essential to the welfare of any community. Many of us live in the towns and villages of Bruce and Grey because living conditions are quieter and better suited for retirement. Also, it is cheaper. We never imagined we would be deprived of transportation.

We are not stating what type of transportation we should have, just that it be available and reliable. Transportation is necessary so that business can be transacted and also so that contact can be made with our own families and friends.

We see subsidies of all kinds being distributed for what, to us, seem very trivial projects. Why should such unessentials as museums, art centres et cetera be given assistance while we must do without one of the prime essentials of existence and wellbeing?

Most of us have been for all our lives very proud to call ourselves "Canadians" because we had absolute confidence that we were citizens of a truly democratic country. When we see the rights of citizens so grossly abused by depriving them of transportation, while lucrative salaries are paid to many by government, and we realize that no subsidy is available for our transportation as that money is to be used for certain ones to enjoy luxurious living, we seriously wonder if we should continue to be proud of our title "Canadian".

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Kennedy, for a well presented brief.

Are there any questions?

**Mr. Skoberg:** Could you tell this Committee how many senior citizens are in the area?

**Mr. Kennedy:** As near as I can tell you, very close to 500. I think our present population is a little better than the advertised 1,750, I think it is getting very close to 1,800, and almost 500 of those are senior citizens.

**Mr. Skoberg:** Did your senior citizens association make representation to the Canadian Transportation Commission on rail passenger abandonment?

**Mr. Kennedy:** We have the local clubs, many of those clubs belong to a zone, and I know that the zone did make a representation because I happen to be an officer of the zone.

**Mr. Skoberg:** I would like to suggest, Mr. Chairman, that our witness is hale and hearty today and I am wondering, when you said you are a living example of the senior citizens, if you would tell the Committee what your age may be? If it was a lady, I would not ask that.

**Mr. Kennedy:** They put it in the paper the other day; I am 77.

[Interpretation]

peuvent encore prennent très rarement le risque de conduire sur des routes saturées et dans des grandes villes telles que Toronto, Montréal et autres.

La plupart des meilleures cliniques sont situées dans les grands centres et lorsqu'un docteur de la région conseille à une personne âgée de se rendre dans l'une d'entre elles, cela lui cause des difficultés pratiquement impossibles à résoudre. Dans certains cas, les patients n'osent pas partir et continuent à supporter leurs souffrances chez eux.

Le transport en commun est un aspect essentiel du bien-être de toute localité. Plusieurs d'entre nous vivent dans les villages et les villes des comtés de Bruce et de Grey parce que le rythme de vie y est plus lent. Ces endroits sont plus retirés, et le coût de la vie y est moins élevé. Nous n'avons jamais pensé que nous pourrions être privés de moyen de transport.

Nous ne précisons aucun mode de transport en particulier; nous voulons seulement qu'il y en ait un et qu'il soit sûr. Le transport est nécessaire à la conduite des affaires aussi bien qu'aux relations avec les parents et amis.

Il y a des subventions de toutes sortes qui sont versées à l'égard de projets assez fantaisistes. Pourquoi verser une aide à des entreprises non vitales comme des musées, des centres d'art et ainsi de suite, et nous priver de l'un des éléments les plus importants à notre bien-être?

La plupart d'entre nous avons été très fiers toute notre vie de nous dire «Canadiens»; nous avons toujours cru que nous étions citoyens d'un pays vraiment démocratique. Cependant, lorsque nous voyons les droits des citoyens foulés au pied de cette façon, que certains sont privés de moyens de transport, qu'au lieu d'améliorer les transports, on utilise les deniers publics pour servir une minorité qui vit dans le luxe, pour verser salaires élevés des secteurs non vitaux nous nous demandons si nous avons raison de continuer d'être fiers de notre nationalité canadienne.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Kennedy de votre excellent mémoire.

Il y a-t-il des questions?

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous dire combien de citoyens âgés compte la région?

**M. Kennedy:** Environ 500, je crois. La population actuelle doit dépasser un peu le nombre affiché, soit 1,750 habitants; je suppose qu'il y a maintenant 1,800 habitants, dont près de 500 citoyens âgés.

**M. Skoberg:** Est-ce que votre organisme pour citoyens âgés a présenté des instances à la Commission canadienne des transports lorsqu'on a parlé d'abolir le service de train des voyageurs?

**M. Kennedy:** Les différents clubs locaux sont groupés en zone; je sais qu'au niveau des zones, il y a eu des instances de présentées. Je suis moi-même directeur de zones.

**M. Skoberg:** Le témoin a une mine florissante, monsieur le président. Puisqu'il prétend être un fier représentant des citoyens âgés, je me demande s'il pourrait nous dire quel est son âge? Évidemment, s'il s'agissait d'une dame, la question ne se poserait pas.

**M. Kennedy:** On l'a écrit l'autre jour dans le journal; j'ai 77 ans.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**Mr. Middleton:** Mr. Chairman and members of the Committee, on behalf of Roy Kennedy and myself I would like to thank you for your time, and we would appreciate any efforts you may make on our behalf.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Mayor.

The next brief is from the Town of Kincardine, Mayor Douglas L. Young.

I understood that Mayor Young is presently not here. If he does not show up there is another gentleman here by the name of Mr. White who will be presenting a brief later.

Next is Dufferin County Warden A. D. McKelvie.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I do not think Warden McKelvie is here. I have their brief in my hand. I think the pertinent point in that brief, if I may read it, is as follows:

It is the unanimous voice of Dufferin County Council that the existing rail lines within the County be maintained as a vital link in all future ground transportation systems that may evolve through development of this area.

• 1435

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe. Is it the wish of the Committee to have this brief printed as an appendix?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** The next group is from the Town of Harriston. They are Mr. I. S. Kreller, Chairman of the Local Committee, Dr. K. R. Fisk, and Mr. R. Murphy. Are they present? The representative here today is Mr. R. Murphy.

**Mr. R. Murphy (Local Committee, Corporation of the Town of Harriston):** At the time that the dayliners were discontinued in this area, it was suggested that there would be subsequent service provided that would be adequate. Our brief pertains basically to this type of substitute service. It is as follows.

1. Rail passenger service in Harriston at present is nonexistent.

2. Substitute service consists of a daily run from Hanover-Walkerton-Palmerston-Listowel-Kitchener and back with connections at Kitchener for London, Guelph and Toronto.

3. Another daily bus service operates from Owen Sound-Mount Forest-Arthur-Guelph.

4. Due to poor connections, long delays at terminals, and time-consuming detours, the bus service is at present poorly patronized.

5. The federal and provincial government departments responsible for transport and communications should establish up-to-date efficient public transit for rural Ontario.

6. The present system of bus passenger services and the franchises sorely need updating.

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Je vous remercie.

**M. Middleton:** Monsieur le président et membres du Comité, au nom de M. Roy Kennedy et en mon nom personnel, je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de nous faire entendre; nous vous remercions d'avance de tout ce que vous ferez pour nous.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur le maire.

Le mémoire suivant devait nous être présenté par le maire Douglas L. Young de Kincardine.

Je crois qu'il est absent. S'il ne se présente pas, M. White, ici présent, pourra présenter le mémoire à sa place un peu plus tard.

Nous accueillons maintenant M. Warden A. D. McKelvie du comté de Dufferin.

**M. Howe:** M. Warden McKelvie est absent également. J'ai en main le mémoire qu'il devait présenter. Je vous cite un passage qui en résume assez bien l'idée générale:

A l'unanimité, le Conseil du comté de Dufferin estime que les services ferroviaires actuels du comté doivent être maintenus, qu'ils sont un des éléments vitaux de tout réseau de transport qui pourrait être établi dans l'avenir par suite de l'expansion à laquelle est appelée la région.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Howe. Le Comité est-il d'accord pour que ce mémoire soit annexé au procès-verbal?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Nous avons maintenant des représentants de la ville de Harriston. Est-ce que M. I. S. Kreller, président du comité local, M. K. R. Fisk et M. R. Murphy sont présents? C'est M. Murphy qui représente la ville ici aujourd'hui.

**M. R. Murphy (comité local, corporation de la ville de Harriston):** Au moment où on a supprimé le service d'autorail dans cette région, on a laissé entendre qu'un autre service, commode, serait fourni. Dans notre mémoire, nous voulons souligner les faits suivants en ce qui concerne ce service de remplacement:

1. Actuellement, il n'existe pas de trains de voyageurs.

2. Le service d'autobus se résume à la liaison quotidienne Hanover-Walkerton-Palmerston-Listowel-Kitchener et retour avec correspondance à Kitchener pour London, Guelph, Toronto, Hamilton, etc.

3. Un autre service d'autobus dessert chaque jour Owen Sound-Mount Forest-Arthur-Guelph.

4. En ce moment, le service d'autobus est peu utilisé à cause des mauvaises correspondances, des retards aux terminus ainsi que des détours qui nécessitent beaucoup de temps.

5. Le ministère des Transports et Communications, fédéral ou provincial, devrait mettre sur pied un réseau moderne de transport en commun au service des usagers des régions rurales de l'Ontario.

6. Le présent réseau de transport en commun par autobus doit être modernisé.



[Text]

7. The bus schedules should be integrated so that passengers can transfer from one line to another long before they get to the larger centres such as Kitchener or Guelph, eliminating the problems in Item 4.

8. Larger towns at main highway junctions should have bus terminals.

9. There should be interlocking rail and bus passenger service, where feasible.

10. A promotional campaign is required emphasizing the advantages of public passenger transportation.

With the permission of the Chairman, I would like to make a few brief remarks on the railliner service which has been discontinued.

**The Vice-Chairman:** Go ahead, sir.

**Mr. Murphy:** It is my opinion that the dayliner service was inaugurated by the CNR many years back with the sole thought in mind about phasing them out of the passenger service in this part of Ontario.

I have ridden them several times when they were filled to capacity, and there is no way, under the competitive rates that this service was designed, that it could possibly pay. I believe that it was only designed to phase them out.

I have ridden on dayliners and they were full when you got to Guelph. I have ridden in the baggage car from Georgetown to Toronto with over 30 passengers in the baggage car.

They discontinued express service and baggage service on these dayliners. In the interests of eliminating passenger service, they made no efforts whatsoever to put passenger seats in the baggage compartments. They could have increased their passenger capacity by one third.

It is not feasible to expect passengers to ride 50 miles in the baggage car, and I have seen this.

The railways are not interested in passenger service. Through the Board of Transport Commissioners many years ago it was necessary to have a certain size crew on these trains, due to safety measures laid out by them. But they have changed, and at that time they had to have a station every 10 miles to run a sort of block system on these trains. Today they have eliminated all our station agents right down through the lines from one end to the other; apparently it is no longer necessary to have a block system. Along with this, with the present means of communication with the dispatching office, it would no longer be necessary to have as many crew on these dayliners as they had in the past, but no effort has been made to economize in this manner.

• 1410

The railways have changed some, but they are still very antiquated in their systems, and as they have eliminated the stations along the line, the government has authorized the purchase of \$40 million worth of boxcars. With the elimination of station agents along the line, when boxcars are emptied, they sit for four, five or six days until someone phones from Guelph or Kitchener to ask if the car is empty. When empty cars sit for four, five and six days, they are going to require \$40 million worth more boxcars.

[Interpretation]

7. Les horaires des divers circuits devraient être synchronisés pour permettre aux voyageurs de passer d'une ligne à l'autre bien avant d'atteindre des centres plus importants comme Kitchener ou Guelph, supprimant ainsi les problèmes exposés au paragraphe 4.

8. Les villes les plus importantes qui se trouvent à la croisée des routes nationales devraient être dotées de terminus d'autobus.

9. Partout où il est possible de le faire, il devrait aussi y avoir des raccordements entre les services-voyageurs par chemin de fer et par autobus.

10. Il faudrait enfin une vigoureuse campagne de publicité montrant combien il est avantageux de recourir aux moyens de transports en commun.

Si vous permettez, monsieur le président, je voudrais faire quelques observations à l'égard du service d'autorail qui vient d'être supprimé.

**Le vice-président:** Bien sûr, monsieur.

**M. Murphy:** Je suis persuadé que même au moment où le CN instituait le service d'autorail il y a des années, il avait déjà l'intention de diminuer progressivement le service-passagers dans cette partie de l'Ontario.

A plusieurs reprises je les ai vu bondés, mais étant donné le système concurrentiel, ce service ne peut pas se montrer rentable. Je crois qu'on a toujours eu l'intention de l'arrêter progressivement.

J'ai voyagé dans des autorails qui étaient pleins quand on arrivait à Guelph. J'ai même dû voyager de Georgetown à Toronto dans le fourgon à bagages, en compagnie de plus de trente autres passagers.

On a supprimé le service expresse et le service-messagerie de ces autorails. Dans le but de pouvoir éliminer le service-passagers, on n'a pas fait d'efforts pour installer des sièges dans le fourgon à bagages bien qu'on aurait pu augmenter cette capacité d'un tiers.

On ne peut pas demander aux passagers de voyager cinquante milles dans le fourgon, mais cela est déjà arrivé.

Les chemins de fer ne s'intéressent pas au service-voyageurs. Autrefois, en vertu des normes de sécurité établies par la Commission des transports du Canada, il fallait que ces trains aient une équipe assez importante à bord. A cette époque il y avait une gare tous les dix milles, ce qui constituait un bloc-système mais maintenant tout cela est changé. Aujourd'hui, tout le personnel des gares a été éliminé, d'un bout à l'autre des lignes; apparemment, il n'est plus nécessaire d'utiliser le block-système. En outre, les moyens de communication actuels avec les bureaux de départ permettent de réduire le personnel des autorails mais aucun effort n'a été tenté pour réaliser des économies de cette manière.

Les sociétés de chemins de fer ont évolué mais leurs réseaux demeurent toujours très vieux et, lorsqu'elles ont supprimé des gares, le gouvernement les a autorisées à acheter pour 40 millions de dollars de wagons couverts. Le personnel des gares ayant été supprimé le long des lignes, lorsque les wagons couverts sont vides, ils restent au garage pendant quatre, cinq ou six jours jusqu'à ce que quelqu'un téléphone de Guelph ou Kitchener pour demander s'ils sont vides. Si l'on continue comme cela, les sociétés de chemin de fer demanderont bientôt 40 autres millions de dollars pour acheter de nouveaux wagons couverts.

**[Texte]**

The railways made up their minds many years ago to get out of passenger transportation and they have never made any effort to update the service. Every move they have made has been toward eliminating the service. I do not think there is anything further I have to say on it.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Murphy. Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, Mr. Murphy, better known as Roy, you feel that many years ago the Canadian National Railway decided that they did not want to be in the passenger service and so downgraded it to make it look economical to drive passengers away so that they would be able to approach the Canadian Transport Commission and say they were losing money and would like to eliminate the passenger service. Is this your feeling?

**Mr. Murphy:** I think they have deliberately designed the passenger service in this manner to phase it out.

**Mr. Howe:** You are in the lumber business and I presume you are using that Zenith number that they talk so much about which is going to replace all the station agents, and you have probably had occasion to use it. Can you find somebody on service there all the time?

**Mr. Murphy:** No.

**Mr. Howe:** In other words, there are times when you call up and ask for information and just do not get the information that you require.

**Mr. Murphy:** You do not get it. There does not seem to be anybody that can give it to you.

**Mr. Howe:** Have you had any occasion when this has happened with regard to lumber that was coming in or something like that?

**Mr. Murphy:** The dayliner service was phased out because they maintained that it was economically impossible to carry it on. When you talk about economies, the railways have a per diem rental rate on their cars. This is a daily rental rate whether it is a company-owned car, a foreign car or whatever it may be. When they speak of economies and you go up and down these branch lines and see cars sitting empty for five or six days, and sometimes over a week, and they are not picked up, this sometimes represents as much as \$100 on rental that they just throw right down the drain.

**Mr. Howe:** In other words, if you had not emptied that car and it had stayed in the yard for a while, you would have had to pay demurrage on it.

**Mr. Murphy:** You would have, but if it is empty it still sits there while they are screaming of a car shortage, and they sit there at that cost per day. Often it is a foreign car but whether or not it is foreign there is still that per diem charge.

**Mr. Howe:** In other words, even the freight service has deteriorated to such an extent that the railroad is being uneconomical and is not running regular freight trains up and down to pick up those empties.

**[Interprétation]**

Il y a longtemps que les sociétés de chemin de fer ont décidé d'abandonner le transport des voyageurs et elles n'ont fait aucun effort pour tenter d'améliorer leurs services. Chaque mesure qui a été prise a été destinée à accélérer l'élimination du service. Je me pense pas avoir autre chose à ajouter.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Murphy. Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur Murphy, vous pensez qu'il y a longtemps que le CN a décidé d'abandonner le transport des voyageurs et que c'est pour cela qu'il a favorisé la détérioration de ses services, ce qui diminuerait le nombre de ses clients et lui permettrait de demander à la Commission canadienne des transports de supprimer totalement les services de voyageurs qui n'étaient plus rentables. Est-ce bien cela?

**M. Murphy:** Je pense en effet que le CN a délibérément organisé ses services de transports de voyageurs de cette manière, afin de les éliminer progressivement.

**M. Howe:** Vous travaillez dans le commerce du bois et je suppose que vous utilisez souvent ce fameux numéro zénith, qui va remplacer tout le personnel des gares. Obtenez-vous toujours quelqu'un à ce numéro?

**M. Murphy:** Non.

**M. Howe:** En d'autres termes, il vous arrive d'appeler pour demander des renseignements mais il vous est impossible de les obtenir.

**M. Murphy:** C'est cela. Il semble qu'il n'y ait personne qui puisse vous renseigner.

**M. Howe:** Ce problème s'est-il posé lorsque vous aviez des arrivages de bois ou quelque chose de ce genre?

**M. Murphy:** On a éliminé le service d'autorail sous prétexte qu'il n'était pas rentable. Si l'on parle de rentabilité, il faut savoir que les sociétés de chemins de fer fixent un taux de location journalier de leurs wagons. Il s'agit d'un taux journalier, que le wagon soit la propriété de la société, ou d'une compagnie étrangère ou autres. Si vous allez voir ces lignes secondaires, vous verrez des wagons vides et non utilisés pendant cinq ou six jours, parfois plus d'une semaine, ce qui peut représenter jusqu'à 100 dollars de location qui sont tout simplement gaspillés.

**M. Howe:** En d'autres termes, si vous n'aviez pas déchargé ce wagon et s'il était resté sur le quai pendant un certain temps, vous auriez dû payer des frais de stationnement.

**M. Murphy:** En effet, mais même des wagons vides sont inutilisés, alors que les sociétés ne cessent de se plaindre qu'elles en manquent. Qu'il s'agisse d'un wagon étranger ou non, il y a toujours des taux de location journaliers.

**M. Howe:** On peut donc dire que même le service des marchandises s'est détérioré dans une mesure telle que les transports par chemin de fer ne sont plus rentables et que les sociétés ne prennent même plus la peine d'utiliser les services réguliers de trains de marchandises pour aller chercher ces wagons vides.



[Text]

**Mr. Murphy:** No, they are not. Sometimes these freight trains go by and apparently there is no one on the crews adequately interested to see whether or not the cars are empty, or else they are not instructed to empty them.

• 1445

**Mr. Howe:** Probably they are not given the proper information.

**Mr. Murphy:** This did not happen when there were station agents.

**Mr. Howe:** Quite a bit of your brief has to do with bus passenger service. How far is it from Harriston to Toronto?

**Mr. Murphy:** Eighty five miles.

**Mr. Howe:** If you drive down in your own car, how long does it take?

**Mr. Murphy:** Pretty close to two hours.

**Mr. Howe:** If you, your family, or anybody in Harriston wanted to go to Toronto by bus how long would it take?

**Mr. Murphy:** About eight hours.

**Mr. Howe:** And after you get to Toronto how long is it before you can get a bus out? If you go to Toronto you want to have some time to spend there; can you do your business there, get a bus out in five or six hours and come back to Harriston the same day?

**Mr. Murphy:** No, you have to say over in Toronto.

**Mr. Howe:** In other words, the foundation on which the decision was based, that the bus service was to be adequate in capacity and would be increased in frequency as required by traffic demands resulting from discontinuance of the passenger service, has not been established?

**Mr. Murphy:** No.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** There is one point I think we should clarify, that the crews are instructed by operators at the servocentres when and where to pick the cars up, so if they do not have the instructions they certainly will not stop.

**Mr. Howe:** That is a further indication that the servocentres are not working out because they do not give the proper instructions to the crews who go up there.

**The Vice-Chairman:** I think you should clarify the point and not put the blame on the crews.

**Mr. Howe:** Oh no, I am not putting the blame on the crews. I am saying that this servocentre is not any good.

**Mr. McKinley:** Mr. Chairman, I would like to clarify another point. There are trains that go by?

**Mr. Murphy:** Oh definitely.

**Mr. McKinley:** And do not pick up cars that are sitting empty?

[Interpretation]

**M. Murphy:** C'est cela. Nous voyons parfois passer des trains de marchandises aux wagons vides et le personnel ne semble pas du tout se préoccuper de cette situation; peut-être ne leur donne-t-on pas ordre de les vider.

**M. Howe:** Ils ne reçoivent peut-être pas les bonnes directives.

**M. Murphy:** Le cas ne se présentait pas lorsqu'il y avait des chefs de gare.

**M. Howe:** Votre mémoire traite longuement du service d'autobus. Quelle distance y a-t-il entre Harriston et Toronto?

**M. Murphy:** Quatre-vingt-cinq milles.

**M. Howe:** Combien faut-il de temps en voiture?

**M. Murphy:** Presque deux heures.

**M. Howe:** Et si vous et votre famille, ou un habitant de Harriston, voulez vous rendre à Toronto en autobus, combien de temps faudrait-il?

**M. Murphy:** Environ huit heures.

**M. Howe:** Une fois à Toronto, combien de temps devez-vous attendre votre correspondance? Si vous allez à Toronto c'est que vous voulez y passer un certain temps; pouvez-vous faire vos courses et prendre un autobus cinq ou six heures après pour revenir à Harriston le même jour?

**M. Murphy:** Non, il faut absolument passer la nuit à Toronto.

**M. Howe:** En d'autres termes, on a supposé que le service d'autobus serait adéquat, qu'il y aurait suffisamment de véhicules pour satisfaire à la demande du public, si le service de train de voyageurs était aboli, mais il n'en est pas ainsi.

**M. Murphy:** Non.

**M. Howe:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Il convient de bien souligner que ce sont les préposés des servo-centres qui doivent indiquer aux équipes quand et où il faut raccorder des wagons; si elles ne reçoivent pas d'instructions, les équipes ne s'arrêtent pas.

**M. Howe:** C'est une autre preuve que les servocentres ne donnent pas le rendement auquel on peut s'attendre puisque les instructions ne parviennent pas aux équipes.

**Le vice-président:** Il ne faut pas blâmer les employés eux-mêmes.

**M. Howe:** Loin de moi cette pensée. C'est sur les servo-centres que je rejette le blâme.

**M. McKinley:** Il y a un point sur lequel je voudrais bien avoir des précisions. Il y a des trains qui ne s'arrêtent pas?

**M. Murphy:** Très certainement.

**M. McKinley:** Ils ne raccordent pas les wagons qui restent vides?

[Texte]

**Mr. Murphy:** We are sitting just south of the junction point where any way freight could go through on the Owen Sound subdivision or the Southampton subdivision. Either way they could pick them up out of our area.

**Mr. McKinley:** I just wanted to clarify that it is not because there are no trains going through the area?

**Mr. Murphy:** No.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Murphy. Are there any further questions?

**Mr. Noble:** I would like to ask Mr. Murphy if he can give us an estimation of how many senior citizens there are in Harriston?

**Mr. Murphy:** The sign says 1,800, I think it is closer to 1,900, and we had a survey in December of last year for another senior citizens apartment and the percentage of citizens over 65 is 18.9. We have the highest senior citizen population in Harriston of any municipality in Wellington county.

**Mr. Noble:** I figured out Chesley's percentage at around 35 per cent. They had 1'750. So maybe the figures we have been using, that 40 per cent of the population was under 14 and over 70, is rather conservative. We should consider your figure, too.

**Mr. Murphy:** Our figure would be in the area of 40 percent or greater; I think it is greater than 40 per cent of under 14 and over 65.

**Mr. Noble:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Skoberg:** Mr. Murphy, I imagine that conservative figure Mr. Noble was talking about is with a small "c".

**Mr. Whicher:** I certainly hope so, Mr. Chairman.

**Mr. Skoberg:** What is the population of your town?

**Mr. Murphy:** Nineteen hundred.

**Mr. Skoberg:** Did you make representation before the Canadian Transportation Commission when application was made for abandonment of the passenger service?

**Mr. Murphy:** I do not know.

**Mr. Skoberg:** Is there anybody here from your area that would know?

**Mr. Murphy:** I do not think there is now; there was this morning.

**Mr. Skoberg:** Have you received many complaints from the citizens of Harriston on the lack of passenger service at this time?

**Mr. Murphy:** Yes, and they are becoming more numerous due to the fact that Toronto, for instance, or any other city growing to any great extent makes it more difficult for a senior citizen to get around in and year by year the number of complaints increase.

[Interprétation]

**M. Murphy:** Nous sommes situés un peu au sud du point de jonction des trains de marchandises qui traversent les subdivisions d'Owen Sound et de Southampton. N'importe quel d'entre eux pourrait raccorder ces wagons qui se trouvent dans notre région.

**M. McKinley:** Si ces wagons restent là, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de trains qui passent?

**M. Murphy:** Pas du tout.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Murphy. Y a-t-il d'autres questions?

**M. Noble:** Je me demande si M. Murphy pourrait me dire combien il y a de citoyens âgés à peu près à Harriston?

**M. Murphy:** Les affiches indiquent 1,800; je pense que c'est plus près de 1,900. Une étude menée au mois de décembre de l'année dernière en marge de la construction d'un autre centre d'accueil pour citoyens âgés a révélé que le pourcentage de ceux qui ont plus de 65 ans s'établit à 18.9 p. 100. Nous avons plus de citoyens âgés à Harriston que dans toute autre municipalité du comté de Wellington.

**M. Noble:** J'estime que le pourcentage à Chesley est d'environ 35 p. 100. On affirme qu'il y en a 1,750. Donc, les chiffres que nous avons et qui révèlent que 40 p. 100 de la population a moins de 14 ans ou plus de 70 ans constituent une évaluation assez conservatrice. Il faudrait tenir compte de vos données également.

**M. Murphy:** Je suppose que dans notre cas le pourcentage serait de 40 p. 100 ou plus; il y a sûrement plus de 40 p. 100 de la population qui est âgée de 14 ans ou de plus de 65 ans.

**M. Noble:** Merci, monsieur le président.

**M. Skoberg:** Je suppose, monsieur Murphy, que lorsque M. Noble parle d'évaluation conservatrice, il l'entend avec un petit «c».

**M. Whicher:** Absolument.

**M. Skoberg:** Quelle est la population de votre ville?

**M. Murphy:** 1,900 habitants.

**M. Skoberg:** Avez-vous présenté des instances à la Commission canadienne des transports lorsqu'il y a eu demande d'abolition du service de trains de voyageurs?

**M. Murphy:** Je ne sais pas.

**M. Skoberg:** Y a-t-il quelqu'un ici qui pourrait le dire?

**M. Murphy:** Actuellement, il n'y a personne, mais il y avait quelqu'un ce matin.

**M. Skoberg:** Est-ce que des habitants de Harriston se sont plaints du fait qu'il n'y a plus de train de voyageurs?

**M. Murphy:** Oui, et le nombre de plaintes s'accroît constamment dû au fait qu'il est de plus en plus difficile pour les citoyens âgés de se déplacer à Toronto ou dans toute autre grande ville. Le nombre de plaintes ne cesse d'augmenter en fait.



[Text]

**Mr. Skoberg:** Have you lodged those complaints with the Canadian Transport Commission, which made the decision on abandonment?

**Mr. Murphy:** No.

• 1450

**Mr. Skoberg:** Do you think possibly you could?

**Mr. Murphy:** Yes, we could.

**Mr. Skoberg:** I agree with Mr. Whicher, that this Committee is very much concerned with the whole area of transportation problems. If there is not any back-up evidence to show that there is a problem and people are concerned, then naturally it does not carry too much weight. I appreciate the fact that you will be able to lodge those complaints. Thank you.

**Mr. Murphy:** We certainly will.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Murphy and Mr. Skoberg. This completes the brief of the Town of Harrison. On behalf of the Committee, I would like to thank Mr. Murphy.

The next brief will be from the Town of Hanover, the Reverend J. Swan, Mayor. He is followed by Mr. Murray Gaunt, MPP for Huron-Bruce.

**The Reverend J. Swan (Mayor, Town of Hanover):** Mr. Chairman and members of the Committee and visitors, at the Council meeting in Hanover on May 8 the following motion was passed. A copy of this motion was sent to the provincial member and the federal member, and this motion has also been forwarded, I believe, to the Committee that is represented here today. The motion reads as follows:

That in view of the proposed withdrawal of the CNR agency from the Town of Hanover, and the resulting difficulties which the decision would create for the industries of the Town of Hanover, the Council of the Town of Hanover requests the Canadian Transport Commission, Ottawa, Ontario, to reconsider any decision which would be detrimental to the economy of the town and district.

And that the Town of Hanover further requests the retention of the CNR agency in Hanover to ensure continued services to the industries of our town and district.

And that a copy of this motion be sent to the member of the federal Parliament of this constituency and the member of the provincial Parliament of this constituency.

A few years ago, Mr. Chairman, the Town of Hanover presented a brief at a meeting held in Owen Sound when it was being considered to withdraw passenger service. It seems to me that the municipalities in this area that are deprived of not only passenger service but adequate freight agencies are in a sense subsidizing the rest of our province in larger areas that are being provided with better stations and better facilities.

We have in this area represented a large number of furniture factories that depend to a great extent upon rail service. The initial railway service in this part of the country was provided without a request being made by people. It was provided by the railways to assist in the development of our country, in this part of the Province of Ontario.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** En avez-vous fait part à la Commission canadienne des transports qui est responsable de l'abolition du service?

**M. Murphy:** Non.

**M. Skoberg:** Pensez-vous que vous pourriez le faire?

**M. Murphy:** Oui, bien sûr.

**M. Skoberg:** Je partage l'opinion de M. Whicher, nous nous sentons très concernés par ce problème de transport. Si on ne peut pas faire la preuve que ce problème existe et qu'il préoccupe beaucoup de personnes, les revendications n'ont pas beaucoup de poids. C'est la raison pour laquelle je suis heureux que vous puissiez déposer ces plaintes. Je vous remercie.

**M. Murphy:** Nous n'y manquerons pas.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Murphy et monsieur Skoberg. Nous en avons donc maintenant fini avec le mémoire de la ville de Harrison. Au nom du comité, je vous remercie, monsieur Murphy.

Le mémoire suivant est présenté par le maire de la ville de Hanover, le révérend J. Swan. Il sera suivi par celui de M. Murray Gaunt, député provincial de Huron-Bruce.

**Le révérend J. Swan (Maire, ville de Hanover):** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, mesdames et messieurs, lors de la réunion du Conseil municipal du 8 mai, nous avons adopté une motion. Des exemplaires de cette motion ont été envoyés au député fédéral, au député provincial et, si je ne m'abuse au comité ici présent aujourd'hui. Voici cette motion:

Qu'à la suite du projet de suppression du bureau du CN de la ville de Hanover, et des difficultés qu'entraînerait une telle décision pour les industries de cette ville, le Conseil municipal demande à la Commission canadienne des transports de reconsidérer une décision qui serait néfaste à l'économie de la ville et du district.

Que de plus la ville de Hanover demande le maintien de ce bureau du CN afin d'assurer la continuation des services auprès des industries de la ville et du district.

Qu'un exemplaire de cette motion soit envoyé au député fédéral de cette circonscription ainsi qu'au député provincial.

Il y a quelques années, monsieur le président, la ville de Hanover a présenté un mémoire lors de la réunion tenue à Owen Sound à propos du projet de suppression du service passagers. Il me semble que les municipalités de cette région qui sont privées non seulement de ce service mais aussi de bureaux de fret subventionnent d'une certaine manière le restant de la province, permettant ainsi à des régions plus importantes de bénéficier de meilleurs services et de meilleures installations.

Dans notre région il y a de nombreuses fabriques de meubles qui dépendent énormément des services ferroviaires. La première ligne établie dans cette partie du pays l'a été sans que nous l'ayons demandé. Les compagnies de chemins de fer l'avaient fait pour participer à l'expansion de notre pays, dans cette partie de la province de l'Ontario.

**[Texte]**

I wish to conclude by making one observation. I am sorry I was not here this morning, but I think we have to take into consideration, Mr. Chairman and members, that 50 per cent of the population of Canada is under the age of 25, and we in this part of the province claim a portion of that population. It is almost impossible for a university student or a college student or a student taking studies in secondary schools outside of this area to have transportation home on weekends or back to school on the Monday.

We are also cognizant of the needs of the senior citizens for proper transportation. We are also very cognizant of the fact that our transportation facilities as far as motor vehicles are concerned are most inadequate.

I hope the Committee will take to heart the needs of this area because Ontario cannot go to the south. It would go into Lake Ontario. It cannot go west. It would go into Lake Huron. It cannot go east very far. So it has got to come this way, and unless we have proper facilities to provide people the opportunity of inhabiting this part of the country, then you will have an economic problem.

The industries of this part of the country depend upon the facilities of the railways, and I am firmly of the belief that railways will come into their own. I believe this, and I think we ought to retain what we have.

In conclusion, I do not think any person would invest his money in a project that he would refuse to continue after he became successful. I think that the railways, the CNR and the CPR, and this commission, which is representing both sides of the cause, should realize and give some consideration to the fact that millions and millions of dollars have been spent in this area to provide people with transportation facilities by way of railways, and I hope that good business people would not want to see all this money go down the drain and not continue in some way to serve the people that they have tried to serve in the previous periods in history.

• 1455

Mr. Chairman, it is most important that anything that can be done will be done to retain the communication between this part of the Province of Ontario and the larger urban municipalities.

I thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Mayor, for your very interesting comments. Are there any questions?

Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** First I would like to say, Mr. Chairman, and I am sure you noticed this, that this morning we had the Rev. Richard Anions, a councillor from Southampton, and now we have His Worship, and I think it is worthy of mentioning that these gentlemen, who look after, we hope, our better souls, or better parts of it, that they still take time out to get involved in municipal and other types of politics. I really do feel that they deserve every possible congratulation. They are interested in people, not only spiritually, but in other ways and certainly the Mayor of Hanover, and you have listened to his brief, has given it in a great way and it is obvious that he believes in it.

Mr. Mayor, to show that this is a nonpartisan committee, I just wanted to mention this fact that we have one of the most active provincial members of the Province of Ontario, in the town of Hanover, and I have here in front of me a brief that was presented a couple of days ago—and I have forgotten in what town it was, in Chatham or in

**[Interprétation]**

*J'aimerais conclure en faisant une remarque. Je suis désolé de n'avoir pas pu venir ce matin, mais je pense qu'il faut tenir compte du fait que 50 p. 100 de la population canadienne a moins de 25 ans, et nous prétendons qu'une bonne partie de cette population se trouve dans notre région. Il est pratiquement impossible à un étudiant ou à un écolier suivant des cours à l'extérieur de revenir chez lui pour le week-end.*

*Nous reconnaissons aussi la nécessité de moyens de transport appropriés pour les personnes âgées, et le fait que nos moyens de transport routiers sont plus qu'insuffisants.*

*J'espère que les membres du Comité auront à cœur de défendre les besoins de cette région car tout l'Ontario ne peut pas se déplacer vers le sud. Nous nous retrouverions tous dans le lac Ontario. Nous ne pouvons aller plus vers l'ouest car là, c'est la Lac Huron qui nous arrête. Quant à l'est, on ne peut aller très loin. Par conséquent, c'est ici qu'il faut venir, et à moins de nous fournir des moyens suffisants pour que les gens puissent habiter ce coin du pays, nous courons le risque d'un problème économique.*

*Les industries de cette région sont tributaires des installations ferroviaires, et je suis certain que les chemins de fer y trouvent leur intérêt. Je suis convaincu que nous devrions essayer de conserver ce que nous avons déjà.*

*Pour conclure, je ne pense pas que quiconque qui aurait investi de l'argent dans une entreprise refuse de poursuivre des opérations lorsqu'elles ont été couronnées de succès. Je pense que le CN et le CP ainsi que la Commission canadienne des transports, qui représentent les deux parties, devraient comprendre que l'on a dépensé dans cette région des millions et des millions de dollars afin d'assurer à la population des systèmes de transport par chemin de fer et j'espère que les hommes d'affaires avisés de ces entreprises ne désirent pas que l'on en arrive en fin de compte à gaspiller tout cet argent en supprimant les services qui avaient été fournis par le passé.*

Monsieur le président, il est essentiel que l'on fasse tout ce qui est possible pour maintenir des moyens de communications entre cette partie de la province de l'Ontario et les grandes communautés urbaines.

Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Merci, monsieur le maire, vos commentaires étaient très intéressants. Y a-t-il des questions?

Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Tout d'abord, monsieur le président, je suis sûr que vous avez remarqué que nous avons eu ce matin le révérend Richard Anions, conseiller de Southampton et que nous avons maintenant Son Honneur, monsieur le Maire; il est bon de mentionner que ces personnes qui, nous l'espérons du moins, s'emploient principalement à sauver nos âmes ou ce qui nous en reste trouvent quand même le temps de s'occuper des affaires municipales et politiques. Elles s'intéressent au bien-être non seulement spirituel mais matériel des populations et il est certain que le maire de Hanover nous a présenté son mémoire avec grande conviction.

Monsieur le maire, afin de vous montrer que notre comité n'a pas de préjugés, je voulais simplement faire remarquer que l'un de nos députés les plus actifs de la province d'Ontario vient de la ville de Hanover et que j'ai devant moi un mémoire qui nous a été présenté il y a deux jours je ne sais plus si c'était à Chatham ou à London, qui



[Text]

London—from the Province of Ontario. This is what they recommended, and I am wondering if you might just give me your feeling about this:

Passenger rail services which were discontinued on November 1, 1970, should be re-established immediately.

That is that the trains that were taken off, that we start them up again—get them on the rails. The second recommendation, and this is the one that really interests me, that as soon as we get the trains back on the rails that:

Federal authorities in conjunction with the Province of Ontario should immediately undertake studies which would involve public hearings with a view to determining a minimum railway passenger train network as defined in relationship to the most economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost.

What the Government of Ontario have done, Mr. Mayor, is that they have recommended, first, that we put the trains back on; secondly, that we immediately have a meeting between the federal, provincial and, I presume, the municipal authorities, people like yourself, to try to provide transportation for the people of this area but at the same time to do it as cheaply as possible. That is, we do not want to throw money down the drain and I know you do not, as Mayor of Hanover. I am just wondering if you might make some comment on that. Would you think this would be a good step.

**Rev. Swan:** I think it would be a good step, Mr. Whicher. The point that I was trying to make, over and above passenger service, is the fact that I have been approached by industries in the town of Hanover, who are concerned about withdrawal of the agency from the town which I think was brought up earlier, to get sufficient allocation of freight cars and so forth to transport their goods. It all has to go through Guelph. How on earth can somebody in Guelph possibly know what is going on in Hanover? It is a two-pronged sort of plug: passenger service and also freight service.

We feel that the presence of an agency, whether it is in Hanover or Chesley or Walkerton or Kincardine or Harrison or Southampton, but the presence of an agency, serve as a link between the local municipalities and the company which serves them, represented through that agency.

Our concern is that more and more personal contacts, if you wish to put it that way, sir, are being removed and we are becoming very isolated. Talk about communications—it is not just the railways. It takes in practically every aspect of our lives, and passenger service is important. I think it could be a lot better than it is. I could drive to Toronto faster than I could go on the train. I hope there are no police here. We leave Hanover at 7.30 in the morning and do not get into Toronto until about 10.30, because there is a long stop at Palmerston or Harrison for one reason or another. There is no provision for coffee on the train and it is rather a long journey, especially if you start from Owen Sound.

• 1500

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I do not see how anybody could possibly disagree with what His Worship has said, and I have no further comments. For the benefit of the Committee members, who may possibly not know this,

[Interpretation]

contient la recommandation suivante sur laquelle j'aimerais connaître votre opinion:

Les services de transport des passagers par chemin de fer qui ont été interrompus le 1<sup>er</sup> novembre 1970 devraient être rétablis immédiatement.

Cela signifie qu'il faut remettre en service les trains qui ont été retirés. La seconde recommandation, qui m'intéresse de près, préconise que dès que ce service aura été rétabli:

Les autorités fédérales, en coopération avec la province de l'Ontario, devraient immédiatement entreprendre des études, soutenues par des séances publiques, afin de définir un réseau minimal de transport des passagers par chemin de fer; celui-ci devrait être défini par comparaison avec les systèmes de transport les plus économiques, efficaces et adéquats, en faisant la meilleure utilisation possible de tous les moyens de transport disponibles, au coût le plus faible.

Monsieur le maire, le gouvernement d'Ontario a d'abord recommandé de rétablir le service des trains; après cela seulement, les autorités fédérales, provinciales et, je suppose, municipales, devraient se réunir pour tenter de fournir aux populations de cette région des moyens de transport qui soient le meilleur marché possible. Cela signifie que nous ne voulons pas gaspiller l'argent et je sais qu'en qualité de maire de Hanover, vous partagerez cette opinion. Avez-vous des remarques à faire à ce sujet?

**M. Swan:** Je pense, monsieur Whicher, que cela serait très bien. Ce que je voulais faire remarquer, et cela va plus loin que le problème de transport de passagers, c'est que des industriels de la ville de Hanover m'ont contacté car ils s'inquiétaient du fait que le départ de cet organisme diminuerait le nombre de trains de marchandises qui leur sont attribués pour transporter leurs produits. Tout cela doit passer par Guelph. Comment diable quelqu'un qui se trouve à Guelph peut-il savoir ce qui se passe à Hanover? Il s'agit en fait d'un problème à deux inconnues, à savoir le transport de passagers et celui des marchandises.

Nous considérons que la présence de cet organisme, qu'il soit à Hanover, Chesley, Walkerton, Kincardine, Harrison ou Southampton, constitue un lien entre les municipalités et la société qui les sert, puisque cet organisme la représente.

Si vous voulez, nous nous inquiétons de voir que les contacts personnels sont de plus en plus réduits, ce qui ne cesse d'accroître notre isolement. Les moyens de communication ne se limitent pas aux chemins de fer mais touchent aussi à tous les aspects de notre vie, et le service-voyageurs est très important. Je crois qu'il pourrait être amélioré de beaucoup. Je peux me rendre à Toronto beaucoup plus vite en automobile qu'en train. J'espère qu'il n'y a pas de policier ici. Le train quitte Hanover à 7h30 le matin et n'arrive à Toronto qu'à environ 10h30 parce qu'il y a un long arrêt à Palmerston ou à Harrison pour une raison ou pour une autre. On ne peut pas avoir de café à bord du train, et le voyage est long, surtout si vous partez de Owen Sound.

**M. Whicher:** Monsieur le président, je ne vois pas comment on ne serait pas d'accord avec ce que Son Honneur le maire a déclaré; je n'ai pas d'autres commentaires à faire. Pour le bénéfice des députés qui peuvent ne pas le savoir,

**[Texte]**

Hanover is the largest town in this particular area. Walkerton is the county town of Bruce and Hanover is a bit larger. His Worship represents the largest municipality in this particular area with the exception of Owen Sound, of course, which is a number of miles to the North.

I hope, Your Worship, that with the help of the provincial and federal governments, and with the help of daily prayer, we will be able to get these railways back on the road again.

**Rev. J. Swan:** I am glad you have such faith.

**Mr. Whicher:** My faith rests entirely with you.

**Rev. J. Swan:** I might say, Mr. Chairman, that for the information of the members of the Committee, the population of Hanover is approximately 5,000. We have the following industries: the furniture industry of Pepler Sklar, we have Knechtel, we have Hanover Kitchens, we have Swift of Canada, as well as other smaller industries. It is the furniture industries in particular, sir, that are concerned about withdrawal of the agency from our municipality which serves not only the town but the whole district.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman and Your Worship, I hope that when you are dealing with souls you can work on the Canadian National management. It might help a little.

I am wondering if you have any breakdown on the number of senior citizens in your Town of Hanover.

**Rev. J. Swan:** Out of a population of 5,000, the citizens 65 and over, whom I presume you mean, would constitute in the neighbourhood of one fifth of the population—one fifth to one third.

**Mr. Skoberg:** Has your Town of Hanover expressed its disappointment with the Canadian Transport Commission in the abandonment of the rail passenger service?

**Rev. J. Swan:** Yes.

**Mr. Skoberg:** How recently?

**Rev. J. Swan:** I hear comments quite often from people wanting to go to Toronto, for example. The only way they can go is either to drive or to drive to Durham to get a bus, and by the time you get to Toronto there is not much time to do anything if you want to come back the same day.

**Mr. Skoberg:** But has your municipal council lodged complaints with the President of the Canadian Transport Commission?

**Rev. J. Swan:** We did when the hearing was held I believe three years ago in Owen Sound. We presented a quite extensive brief. As a matter of fact, we had one of the high school students take a trip from Hanover to Toronto one day to make a survey and interview people. This was a quite extensive brief. But since that time, of course, a brief has not been presented. We felt that one brief was sufficient at that particular time.

**Mr. Skoberg:** As Mayor of your town, do you get any calls in regard to the lack of passenger service?

**[Interprétation]**

Hanover est la ville la plus importante de cette région. Walkerton est le chef-lieu du comté de Bruce mais Hanover est une ville un peu plus grande. Son Honneur le maire est le représentant de la plus grande municipalité de la région, à l'exception d'Owen Sound qui est plus au nord.

J'espère, Votre Honneur, qu'avec l'aide des gouvernements fédéral et provincial et celle de Dieu, nous pourrions rétablir le service ferroviaire ici.

**Rév. J. Swan:** Je me réjouis d'une telle foi.

**M. Whicher:** Ma foi repose entièrement sur vous.

**Rév. J. Swan:** Monsieur le président, je peux ajouter, pour renseigner les députés, que la population de Hanover est d'environ 5,000 âmes. Nous avons les industries suivantes: l'industrie du meuble de Pepler Sklar, les sociétés Knechtel, Hanover Kitchens et Swift du Canada, ainsi que d'autres petites industries. Ce sont plus particulièrement les industries du meuble, monsieur, qui sont touchées par la disparition de la succursale, située dans notre ville, et qui dessert non seulement la ville mais aussi toute la région.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, Votre Honneur, j'espère que lorsque vous vous occupez des âmes, vous pouvez toucher celle des directeurs du CN. Cela pourrait nous aider.

Je me demande si vous avez une idée du nombre de citoyens âgés dans la ville de Hanover.

**Rév. J. Swan:** Sur 5,000 habitants, il y a de un cinquième à un tiers de la population qui est âgé de 65 ans et plus.

**M. Skoberg:** Est-ce que la ville de Hanover a fait part de sa déception à la Commission canadienne des transports au sujet de l'abandon du service-voyageurs par train?

**Rév. J. Swan:** Oui.

**M. Skoberg:** Quand?

**Rév. J. Swan:** J'ai souvent entendu les commentaires des gens qui désiraient se rendre à Toronto par exemple. La seule façon pour eux de s'y rendre, est d'y aller en automobile ou de se rendre jusqu'à Durham pour y prendre l'autobus; et quand ils arrivent à Toronto, il ne leur reste plus beaucoup de temps, s'ils veulent revenir dans la même journée.

**M. Skoberg:** Mais votre conseil municipal a-t-il porté plainte auprès du président de la Commission canadienne des transports?

**Rév. J. Swan:** Nous l'avons fait lors d'une audience à Owen Sound, il y a trois ans je crois. Nous lui avons présenté un mémoire assez volumineux. En fait, un étudiant de l'école secondaire avait fait le voyage de Hanover à Toronto afin de faire une enquête et interroger les gens. Cela a donné un mémoire plutôt volumineux. Mais depuis ce temps, il n'y a pas eu d'autres mémoires. Nous avons cru, à cette époque, qu'un seul mémoire suffisait.

**M. Skoberg:** En qualité de maire de votre ville, recevez-vous des plaintes au sujet de l'absence de service-voyageurs?



[Text]

**Rev. J. Swan:** No.

**Mr. Skoberg:** Are you in a position to tell the Committee whether or not there is a real concern because there is no passenger service available?

**Rev. J. Swan:** There is a real concern. It has been suggested by a few people who have spoken to me that if a daily passenger service were not possible, there should at least be a passenger service on week-ends, and perhaps once during the week.

The big problem is how to get to Hanover other than by bus, which is a long, round-about way. But a weekend service would be most appreciated and I think well used.

• 1505

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**Mr. Hales:** Your worship, have you received a notice from the Canadian Transport Commission that they propose to close the agency in Hanover?

**Rev. J. Swan:** Yes.

**Mr. Hales:** I think the Railway Act states that it is not compulsory for the Commission to hold a hearing but, if the municipality wants a hearing, they must request it. I would therefore suggest that you make representation to the CTC that you want a hearing on the matter of closing the Hanover agency and in this way you might impress upon them very forcibly that you do not want it closed and the many reasons you do not want it closed.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Hales. Have you anything further to say, Mr. Mayor?

If not, this completes the brief from the town of Hanover and I would like to thank the Mayor and Reverend Schwann for being here.

I now call on Mr. Murray Gaunt, M.L.A. for Huron-Bruce. Mr. Gaunt already has filed a copy of his brief with the Clerk and it will be printed. He now will comment on the brief.

**Mr. Murray Gaunt (M.P.P. Huron-Bruce):** Thank you very much, Mr. Chairman. I want to apologize for not having enough copies to go around to all the members. There are more members than there are copies, for which I apologize.

I want to express my appreciation to you, Mr. Chairman, to members of the Standing Committee—to members of the public as well for coming out and showing such great interest in this particular matter—for this opportunity to air the views of the public and those of us who work in the public sphere with regard to the lack of public transportation in this part of the province and the need for same.

As a member of the Committee, Mr. Whicher, and of course other members as well, and you, Mr. Chairman, as a former railroader, are very conversant with this problem. I notice by the Press that you have talked about it on a number of occasions. Mr. Whicher, Mr. Saltsman, Mr. Noble, Mr. McKinley and Mr. Hales all have talked about this problem on a number of occasions, and we are very happy that these people are on the Committee because they are pretty conversant with the lack of public transportation in this part of the province.

[Interpretation]

**Rév. J. Swan:** Non.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous dire au comité si c'est réellement un problème que de ne pas avoir de service-voyageurs?

**Rév. J. Swan:** Il y a réellement un problème. Certaines personnes m'ont dit que s'il était impossible d'avoir un service-voyageurs quotidien, il pourrait au moins y en avoir un les fins de semaine, et peut-être même un train une fois par semaine.

Le gros problème c'est de se rendre à Hanover autrement qu'en autobus, car c'est un long détour. Mais je crois qu'il serait appréciable et utile d'avoir un service de fin de semaine.

**M. Skoberg:** Merci.

**Mr. Hales:** Monsieur, la Commission canadienne des Transports vous a-t-elle fait savoir qu'elle avait l'intention de fermer l'agence de Hanover?

**M. J. Swan:** En effet.

**M. Hales:** Je crois que selon la Loi sur les chemins de fer, la Commission n'est pas obligée d'avoir une audience, mais si la municipalité en désire une, elle doit en faire la demande. Je vous suggère donc de demander une audience à la CCT au sujet de la fermeture de l'agence de Hanover, pour leur faire comprendre que vous n'êtes pas d'accord.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Hales. Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur le maire?

Sinon, cela complète le mémoire de Hanover, et je tiens à remercier M. le maire et M. Swan d'avoir bien voulu venir nous rencontrer.

Je demanderai maintenant à M. Murray Gaunt, député à l'assemblée législative du comté Huron-Bruce, de prendre la parole. M. Gaunt a déjà remis un exemplaire de son mémoire au greffier. Il fera maintenant quelques observations à ce sujet.

**M. Murray Gaunt (Député provincial, Huron-Bruce):** Merci beaucoup, monsieur le président. Veuillez m'excuser, mais je n'ai pas assez d'exemplaires pour tous les députés.

Je tiens à vous remercier, monsieur le président, et vous messieurs les membres du Comité permanent, d'avoir bien voulu venir avec autant d'intérêt, entendre les opinions du public, ainsi que celles de ceux qui travaillent dans le domaine public. Ces derniers étudient la question du transport public dans cette région de la province.

En tant que membre du Comité, monsieur Whicher, et bien entendu les autres membres aussi, et vous monsieur le président, qui avez travaillé dans le domaine des chemins de fer, vous connaissez bien ce problème. J'ai vu dans les journaux que vous en aviez parlé à plusieurs reprises. Messieurs Whicher, Saltsman, Noble McKinley et Hales ont déjà discuté de cette question à plusieurs reprises, et nous sommes très heureux qu'ils soient membres du Comité car ils connaissent à fond le problème des transports dans cette partie de la province.

## [Texte]

I do not want to go into great detail with respect to this matter because a good many of your members are familiar with it. However, I do want to draw certain matters to your attention. Perhaps, you have heard them before but I repeat them if, for nothing else, but emphasis.

At the public hearings and, subsequently, in the ruling handed down by the Canadian Transport Commission on November 1, 1970 to discontinue passenger service, the main reason for the discontinuance was stated to be that alternative bus service existed. The other, of course, was financial; the trains were losing money.

The former has never really been the case, because bus service to this area has been sporadic, inconvenient or nonexistent. However, the bus company did pledge at the public hearings before the Canadian Transport Commission to provide good alternative service in the event the trains were taken off. In my humble opinion, the Canadian Transport Commission made a very serious error of judgment in presuming the bus companies would provide adequate service, for two reasons: One, based on past performance the opposite was true.

• 1510

2. The Canadian Transport Commission has no legal or legislative authority over the bus companies, not in the areas of licensing, maintenance of schedules, or in quality of equipment used. In other words, the commission was falling back on a mode of transportation over which it had absolutely no control. The commission knew this. Everybody knew it. What the commission said, in fact, was that what the railways ask, we give, and in some cases more.

Let me give you an example of what the bus service is like between Kincardine and Toronto. This example was taken in January and it was presumed that the Committee was going to be here in March, and that was scrubbed because of the air strike. So this particular information is somewhat out of date because of that. But I will point out what the situation is now, after I get through. I just want to show you at that time what it was like.

I happened to hire a man from Kincardine who is a resident of Kincardine, and I asked him to do some research for me. He undertook to do so. If you are interested, his name is Harvey Ross. He chose to go to Toronto from Kincardine on Thursday, January 20. The fare one-way to Toronto was \$9.90. As it turned out, he could not get back to Kincardine the same day and had to go to Owen Sound. The fare was \$4.95. The weather was spotty. It was snowing in Kincardine. At time visibility was limited due to drifting snow, but the roads were in fairly good condition. The bus arrived from Owen Sound on time at 9.40 a.m. with three passengers on board. From Kincardine the bus went to Goderich, and was 15 minutes late, arriving there at 10.35. In Goderich three people got on, and one got off. The driving conditions were fair.

From Goderich the bus went to Grand Bend where it arrived at 11.35, 25 minutes late. From Grand Bend to Park Hill, from Park Hill to Ailsa Craig, and Ailsa Craig to London, it arrived in London at 12.45. At London there was a 20-minute wait for the bus to Toronto. Through Ingersoll, Paris, Hamilton, it had 25 passengers on board.

## [Interprétation]

Je ne veux pas trop approfondir ce sujet parce qu'un bon nombre de députés le connaissent bien. Quoi qu'il en soit, je veux attirer quelques points à votre attention. Peut-être les connaissez-vous déjà, mais je les répète pour les souligner.

Lors des audiences publiques, et, par la suite, lorsque la Commission canadienne des transports, le 1<sup>er</sup> novembre 1970, a décidé de discontinuer le service-voyageurs, on a dit que la principale raison pour supprimer ce service était qu'il y avait un service d'autobus de relève. L'autre raison, bien sûr, était d'ordre financier; les compagnies ferroviaires accusaient des déficits.

La première raison n'était pas fondée, car le service d'autobus dans cette région a été sporadique, inadéquat et pratiquement non-existant. Quoi qu'il en soit, la compagnie d'autobus s'est engagée, lors des audiences publiques, devant la Commission canadienne des transports, à fournir un bon service de relève advenant le cas où le service de train serait supprimé. A mon humble avis, la Commission canadienne des transports a commis une grave erreur de jugement en espérant que les compagnies d'autobus pourraient fournir un bon service, et cela pour deux

bonnes raisons: la première, c'est que les services passés prouvaient que cela était impossible.

La Commission canadienne des transports n'a pas d'autorité juridique ou législative sur les compagnies d'autobus, que ce soit pour les permis, les horaires ou la qualité du matériel utilisé. Cela revient à dire que la Commission s'occupait des modes de transport sur lesquels elle n'avait absolument aucun contrôle, et elle le savait. Tout le monde le savait. En fait, la Commission se disait qu'elle donnait ce que demandait les chemins de fer et dans certains cas qu'elle donnait plus.

Laissez-moi vous donner un exemple du service d'autobus entre Kincardine et Toronto. Cela s'est produit en janvier. Nous pensions que le Comité viendrait ici en mars, mais il n'a pas pu venir à cause de la grève; c'est pourquoi ces renseignements sont un peu anciens. Mais après avoir expliqué la situation, je vous dirai ce qui en est maintenant. Je veux tout simplement vous montrer ce qui se passait à ce moment-là.

J'ai engagé un homme de Kincardine, un homme qui demeure à Kincardine, et je lui ai demandé de faire la recherche pour moi. Il a accepté. Si vous voulez connaître son nom, il s'appelle Harvey Ross. Il décida d'aller de Kincardine à Toronto le jeudi 20 janvier. Le prix du billet pour aller à Toronto était de 9 dollars 90c. Il n'a pu retourner à Kincardine le même jour et a dû aller à Owen Sound. Le billet était de 4 dollars 95c. Le temps était couvert, il neigeait à Kincardine. A certains moments la visibilité était limitée à cause de la poudrerie, mais les routes étaient en assez bonne condition. L'autobus est arrivé à Owen Sound à l'heure, soit à 9 h 40 du matin. Il n'y avait que trois passagers à bord. De Kincardine, l'autobus s'est ensuite rendu à Goderich où il est arrivé à 10 h 35 avec 15 minutes de retard. A Goderich, trois personnes sont montées et une est descendue. La condition de la route était passable.

De Goderich, l'autobus s'est rendu à Grand Bend où il est arrivé à 11 h 35, avec 20 minutes de retard. Après avoir passé par Grand Bend, Park Hill et Ailsa Craig, il est arrivé à London à 12 h 45. A London, il y a eu une période d'attente de 20 minutes pour l'autobus de Toronto. En passant par Ingersoll, Paris, Hamilton, l'autobus prit 25



[Text]

At Hamilton 15 passengers got off, and none got on. The time was 3.30. It arrived in Toronto at 4.30 p.m.

He then found out he could not catch a bus to Kincardine. He had to catch a bus to Owen Sound, and it left at 5.20. If he did not take that bus, he would have to stay until 4.30 Friday, January 21, when a special Friday bus would leave and go via Kitchener, arriving in Kincardine at 9 p.m. There was nothing sooner.

He therefore decided to take the bus to Owen Sound. It left Toronto at 5.20 with five people aboard. It travelled through Shelbourne, Dundalk, Flesherton, Markdale, Chatsworth, to Owen Sound. The bus arrived at 9 p.m. He then phoned his wife to come and get him by car, a 90-mile round trip.

There are a number of observations to be made. First, the bus left Kincardine at 9.40, but did not arrive in Toronto until 4.30 p.m., a trip of approximately seven hours by bus, but taking no more than three hours by car. There was no way to get back home on the same day. The route was an extremely circuitous one. There were very few people on at any given time. Those who did use the bus rented to be short-run passengers.

Facilities for anyone travelling to Kitchener, Guelph, or Toronto from Kincardine, or the surrounding areas, are most unsatisfactory. It was at that time. I believe now the situation has changed somewhat. I am given to understand that there is a bus that leaves Kincardine on a daily basis now. I think it leaves at 8 a.m. in the morning and arrives in Toronto at 11.30 a.m., which is reasonably good service.

**A member from the audience:** Is that via London?

**Mr. Gaunt:** No, I do not believe so. My information is that it goes directly. It goes at six o'clock in the morning, I am told from that person in the audience.

• 1515

I appreciate that information. My information then is to be corrected because I understood it left around eight. But you will know as you live there. So I think there is a need for public transportation in the area. The railway appears to be a very acceptable, perhaps the most acceptable type of public transportation, particularly to older people. As far as I am concerned personally, when the passenger railway was running I took it almost all the time to Toronto in the wintertime, and a good deal in the summertime as well. I miss it very much. I do not take the bus because I have to be in Toronto a little sooner than the bus would get me there.

There are many older people in this part of the province who have no way to travel other than by means of public transportation. Twelve per cent of the total population in Huron County is over 65 years of age. In Bruce County, it is 13.2 per cent of the population; in Owen Sound, it is 12.1 per cent. In comparison, 4.4 per cent of the population in Sudbury is over 65; in York County, 7.7 per cent; and in Middlesex County, 8.9 per cent. These figures, incidentally, are from the 1966 census. I could not get hold of any more recent figures. Perhaps there would be some slight change in that now.

[Interpretation]

passagers à bord. A Hamilton, 15 passagers sont descendus, et aucun n'est monté. Il était 3 h 30 de l'après-midi. Harvey Ross est arrivé à Toronto à 4 h 30.

Mon homme s'est rendu compte qu'il ne pouvait prendre d'autobus pour Kincardine. Il a dû prendre l'autobus d'Owen Sound qui partait à 5 h 20. S'il n'avait pas pris cet autobus, il aurait dû attendre jusqu'à 4 h 30 le vendredi 21 janvier pour prendre un autobus spécial via Kitchener, qui arrivait à Kincardine à 9 heures du soir. Il n'y avait rien avant cela.

Il a donc décidé de prendre l'autobus pour Owen Sound. L'autobus a quitté Toronto à 5 h 20 avec cinq personnes à bord. Il a passé par Shelburne, Dundalk, Flesherton, Markdale, Chatsworth, et Owen Sound. L'autobus est donc arrivé à 9 heures du soir. Il a téléphoné à son épouse pour qu'elle vienne le chercher avec la voiture, ce qui représente un voyage de 90 milles aller-retour.

On peut faire de nombreuses observations. Tout d'abord, l'autobus est parti de Kincardine à 9 h 40, mais il n'est arrivé à Toronto qu'à 4 h 30 de l'après-midi. Ce voyage, de 7 heures en autobus, ne prend habituellement que 3 heures en voiture. Il ne pouvait revenir à la maison le même jour. C'est une route à détours et il y n'avait jamais beaucoup de gens. Ceux qui ont utilisé l'autobus ne l'ont fait que pour de petits parcours.

Les services pour les voyageurs à destination de Kitchener, Guelph ou Toronto en provenance de Kincardine ou de la région avoisinante sont à tout le moins insatisfaisants. Ils l'étaient à ce moment-là. Je crois que la situation a un peu changé. On me dit que maintenant un autobus quitte Kincardine tous les jours. Je crois qu'il part à 8 heures le matin et qu'il arrive à Toronto à 11 h 30, ce qui est un assez bon service.

**Une voix de l'Audience:** Passe-t-il par London?

**M. Gaunt:** Non, je ne le crois pas. D'après mes renseignements, il fait le voyage directement. Il part à 6 heures le matin me dit une personne de l'audience.

Merci pour ce renseignement. Je croyais qu'il s'agissait de 8 heures, mais je vous fais confiance puisque puisque vous venez de ce coin. Cette région a besoin d'un système de transport en commun. Le train semble un moyen de transport très satisfaisant, surtout pour les personnes âgées. A l'époque, j'ai pratiquement toujours pris le train pour aller à Toronto, surtout l'hiver, mais même l'été. Le train me manque beaucoup. Je ne peux pas prendre le bus parce que je dois arriver à Toronto avant lui.

Beaucoup de personnes âgées de cette région dépendent entièrement des transports en commun pour voyager. Douze p. 100 de la population du comté de Huron a dépassé l'âge de 65 ans. Dans les comtés de Bruce, ce pourcentage est de 13.2, et à Owen Sound, il est de 12.1. A Sudbury, seulement 4.4 p. 100 de la population est âgé de plus de 65, contre 7.7 p. 100 dans le comté de York et 8.9 p. 100 dans le comté de Middlesex. Ces chiffres viennent du recensement de 1966. Je n'ai pas pu obtenir d'informations plus récentes. Le pourcentage a peut-être légèrement changé.

## [Texte]

The real point in my using these figures is to suggest to the Committee that discontinuing public transportation in this part of the province has a relatively greater impact because of the greater percentage of people over 65 who want to use public transportation if it is available. The other point associated with that is that if we really believe in balanced development of the province and of the country as a whole, we should avoid forcing people to live in or very close to medical, hospital and other facilities which are not available in smaller centres. What is being done in effect is that older people who do not drive are being forced to move away from this part of the province to larger centres so that they will have these amenities available to them. This is just compounding an already serious problem where our cities are already overcrowded and the quality of life is consistently being eroded. In other words, a good, fast, public rail service would help move people and industry away from Toronto, already overpopulated and congested.

The Ontario government—and I think Mr. Whicher made reference to this a moment ago—has called for a moratorium on all pending passenger train discontinuation applications until a detailed study of passenger transport has been carried out. This is worthwhile and should be supported. However, I would go even further. I am of the opinion that all passenger trains which have been discontinued in the last two years should be immediately restored until such a study is complete. The passenger transport system in Ontario, or Canada, for that matter, cannot be developed on an ad hoc basis. If it is going to be developed as it should be, it has to be on the basis of a comprehensive, co-ordinated analysis of the interrelationship among the various modes of passenger transport, such as air, bus and train and so on. The requirements for a minimum passenger network has to be established before anyone can make a sensible judgment on a discontinuance application. In my view, the solution to the problem is to do as I suggested earlier; that is, that any passenger trains discontinued in the last two years be immediately restored until a study is completed on passenger transportation. If the Committee does not want to go that far in its recommendations to the government, I would suggest a limited service, perhaps a weekend service plus one day in the middle of the week. This service could be given on the Southampton-Palmerston, Owen Sound-Palmerston, Kincardine-Stratford, and Goderich-Stratford lines.

I give the Committee a third alternative you might consider.

• 1520

Because of the development of Douglas Point the CNR line from Southampton through Palmerston and Guelph is being put in top condition and will have to be snow ploughed regularly in order to move trains on a fairly strict schedule to Douglas Point. Therefore there is no reason that one passenger train daily could not run on that line. The tracks will have to be maintained at any rate, and why not provide the service when it is so badly needed?

There are many people who cannot drive or who do not want to drive to Toronto and, as it stands now, there is no fast reasonably priced means of getting to where one wishes to go by means of public transportation. I understand that in some parts of the county—this from the Chesley brief—if you do not drive about the only way to get out is to take a horse. I am sure the Committee realizes

## [Interprétation]

Je cite ces chiffres pour montrer au Comité que l'absence de transports en commun a des conséquences particulièrement lourdes dans cette partie de la province puisque le pourcentage de personnes de plus de 65 ans ayant besoin de ces transports plus élevé. Il ne faut pas oublier non plus que la province ou le pays entier se développeront de manière équilibrée dans la mesure où l'on n'obligera pas certaines personnes à vivre près des centres médicaux dont on manque dans les petites villes. Car les personnes âgées qui ne savent pas conduire doivent quitter cette partie de la province pour aller dans les centres plus grands qui possèdent de tels hôpitaux. On aggrave le problème de la surpopulation et de la détérioration des conditions de vie. Un bon réseau ferroviaire contribuerait à décentraliser l'industrie et la population hors de Toronto, déjà surpeuplée et encombrée.

D'après M. Whicher, le gouvernement de l'Ontario a décidé que l'arrêt des services-voyageurs doit être précédé par une étude détaillée de la situation des transports en commun. C'est une bonne chose. J'irais néanmoins plus loin. A mon avis, il faudrait même rétablir tous les trains qui ont été mis hors-service dans les deux dernières années jusqu'à ce que cette étude soit terminée. Il n'est pas possible de se contenter de mesures aléatoires pour résoudre le problème des transports dans l'Ontario ou dans l'ensemble du pays, puisque nous y sommes. Nous devons d'abord analyser tous les systèmes de transport qui existent, c'est-à-dire par avion, par autobus, par train, etc. Avant de pouvoir décider en connaissance de cause de la mise hors-service d'un train de voyageurs, il faut connaître les besoins essentiels. Je pense avoir déjà proposé la solution. Il faut remettre en service les trains de voyageurs que l'on a désaffectés depuis deux ans jusqu'à ce qu'il y ait une étude d'ensemble sur ce problème. Si le gouvernement ne veut pas formuler de recommandations aussi exigeantes au gouvernement, on pourrait éventuellement proposer un service limité de trains en fin de semaine et le mercredi, par exemple. Ce train pourra faire le trajet Southampton-Palmerston, Owen Sound-Palmerston, Kincardine-Stratford, et Goderich-Stratford.

Je vais vous indiquer encore une troisième solution.

A cause du développement de Douglas Point, la ligne du CN en provenance de Southampton et qui passe par Palmerston et Guelph, est remise en excellente condition et la voie ferrée sera régulièrement déneigée pour que les trains puissent se rendre à Douglas Point selon un horaire assez précis. Par conséquent, il n'y a aucune raison pour qu'un train de voyageurs ne puisse pas circuler quotidiennement sur cette ligne. Les voies devront être entretenues de toute

manière, alors pourquoi ne pas offrir le service étant donné qu'il est tellement nécessaire?

Il y a beaucoup de gens qui ne peuvent pas conduire de voiture ou qui ne veulent pas se rendre à Toronto en voiture et pour l'instant, il n'y a aucun moyen de transport public rapide et à prix raisonnable qui permette de se rendre où l'on veut. Si j'ai bien compris le mémoire de Chesley, dans certaines parties du comté, si quelqu'un ne conduit pas de voiture, il ne peut se déplacer autrement qu'à cheval. Je suis persuadé que les membres du Comité saisissent la gravité de la situation et j'espère sincèrement qu'ils comprennent clairement qu'ils doivent recommander au gouvernement, et enfin au ministre des Transports, de rétablir le service-voyageurs ferroviaire dans cette partie de la province.



[Text]

the seriousness of the situation and I sincerely hope that all members of the Committee can see their way clear to recommend to the government, and ultimately to the Minister of Transport, the need for bringing the passenger trains back to this part of the province.

Thank you very much for your time.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Gaunt, for a very well prepared brief. We are now open for questions.

**Mr. Skoberg:** Gentlemen, does your constituency include Douglas Point?

**Mr. Gaunt:** Yes, it does.

**Mr. Skoberg:** Could you tell me how many people are employed there now, or what type of structure they have?

**Mr. Gaunt:** I think employment at the moment is somewhere in the neighbourhood of 2,000 people. I think the point should be made that all these people do not live at the site; they live in Kincardine, they live in Port Elgin, and they even live in Wingham. They are scattered over quite a wide area. Of course, some of them do live at the site and stay in the accommodation provided for them. I would not have any idea of the percentage.

**Mr. Skoberg:** Did you present a brief to the Canadian Transport Commission when they held their public hearings in so far as the abandonment of the service was concerned?

**Mr. Gaunt:** Yes, I certainly did.

**Mr. Skoberg:** Hopefully, you might have an extra copy which I could have.

**Mr. Gaunt:** I do not have it here, Mr. Skoberg, but I would be glad to try and get one for you.

**Mr. Skoberg:** Since the decision of the Canadian Transport Commission for the abandonment of the six passenger train services have you personally received a good number of complaints on that abandonment?

**Mr. Gaunt:** Well, I think it is a good number. I receive letters in one way or another almost every month from constituents who feel deprived in that they cannot take a train. I know I have had letters from students, from senior citizens and middle aged people as well who really would use the service if it were there. There are people who would like to go to the city, are not that familiar with it and would prefer to leave their car at home, but they take their car because of the situation in respect of public transportation.

**Mr. Skoberg:** Have you communicated these complaints to either the Minister of Transport or the President of the Canadian Transport Commission, Mr. Pickersgill?

**Mr. Gaunt:** I have communicated them to the Minister of Transport, yes.

**Mr. Skoberg:** Have you received any reply from the Minister?

**Mr. Gaunt:** No.

[Interpretation]

Je vous remercie beaucoup du temps que vous m'avez alloué.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Gaunt, de nous avoir présenté un mémoire si bien préparé. La période des questions est maintenant ouverte.

**M. Skoberg:** Messieurs, est-ce que votre circonscription comprend Douglas Point?

**M. Gaunt:** Oui.

**M. Skoberg:** Pourriez-vous me dire combien de personnes y sont employées présentement, ou quelles genres d'organisations il y a?

**M. Gaunt:** Je crois qu'il y a actuellement 2,000 personnes qui y travaillent. Je pense qu'il faut souligner ici que ces personnes ne vivent pas toutes à cet endroit; elles demeurent à Kincardine, à Port Elgin, ou même à Wingham. Elles sont dispersées sur une superficie assez grande. Certaines de ces personnes vivent à Douglas Point, et habitent les logements qu'on leur offre. Je n'ai cependant aucune idée du pourcentage des employés qui y habitent.

**M. Skoberg:** Avez-vous présenté un mémoire à la Commission canadienne des transports lorsqu'elle a tenu des audiences publiques, en ce qui concerne l'abandon du service?

**M. Gaunt:** Oui, j'en ai présenté un.

**M. Skoberg:** Si vous en aviez un exemplaire supplémentaire, j'aimerais l'avoir.

**M. Gaunt:** Je ne l'ai pas ici, monsieur Skoberg, mais je me ferai un plaisir d'essayer de vous en faire parvenir une.

**M. Skoberg:** Depuis la décision de la Commission canadienne des transports d'abandonner les six services-voyageurs, avez-vous personnellement reçu un grand nombre de plaintes au sujet de cet abandon?

**M. Gaunt:** Je crois en avoir reçu un bon nombre. J'ai reçu des lettres presque chaque mois de mes commettants qui se plaignent d'être privés de trains. J'ai reçu des lettres d'étudiants, de personnes âgées, et même de personnes d'âge moyen, qui utiliseraient certainement le service s'il existait. Il y a des gens qui aimeraient aller à la ville, et qui préféreraient laisser leur voiture à la maison, car ils ne connaissent pas beaucoup la ville, mais ils sont obligés d'utiliser leur voiture, à cause de la situation actuelle du transport public.

**M. Skoberg:** Avez-vous fait part de ces plaintes au ministre des Transport ou au président de la Commission canadienne des transports, M. Pickersgill?

**M. Gaunt:** J'en ai fait part au ministre des Transports, certainement.

**M. Skoberg:** Avez-vous reçu une réponse du ministre?

**M. Gaunt:** Non.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** That might be a bad one.

**Mr. Gaunt:** I have also communicated many of these letters to my federal members, Mr. McKinley and Mr. Whicher, and I am sure they pursued them.

**Mr. Skoberg:** In your opinion, do you believe the entire operations of the railway, CN, CP or whatever it might be, should be taken into consideration rather than breaking it down and segregating the particular operation as freight, passenger and the like.

**Mr. Gaunt:** Yes, I think it should be taken as a whole. I cannot really make too much of a comment on the system by which the CN and the CP determine whether in fact they make or lose money. I think it is called regression cost analysis. I do not fully understand that and I do not know of too many people who do, but it seems to me that the total operation should be taken into account in making a judgment as to whether the operation is financially sound or not.

• 1525

I also make the point that it would not matter if the passenger trains in this part of the province had been loaded every day, if they had been full every day, the CN still would not have made money on those lines and I think, for that reason, the total picture has to be taken into account. The analysis is too confining, too narrow, and perhaps that is a situation that could be dealt with in the act.

I also think that there should be another change in the act with respect to the matter of the railways applying for discontinuance. I think, under the act, that the railway has to apply for discontinuance in order to get the subsidy and it seems to me that the railways should be given a vehicle through which they can apply for the subsidy without applying for discontinuance; and I would certainly like to see that change made in the act.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

**Mr. Rock.**

• 1527

**Mr. Rock:** Mr. Gaunt, I am happy you used the phrase "quality of life." You have asked that we bring back these services that have been discontinued to increase the quality of life of the senior citizen, and you brought out these figures of the amount of senior citizens here. I have been wondering sometimes what the government meant by "quality of life" when they say they are going to bring in legislation "to increase the quality of life", or to bring "a better quality of life" in Canada. Not too many people understand what they mean by this.

It seems from what you are saying that the government actually did, in this area, decrease the quality of life for the people here by allowing the discontinuance of the service. It seems that the government has indirectly discouraged many people from working because of the increase of the unemployment insurance, and in doing this, industry today has to compete with unemployment insurance to try to get a worker away from them to work again.

Of course, the government now state something to the effect that they want to bring in legislation to help those who wish to work, as if you do not have to work any more because you are going to get paid anyway. For those who wish to work, they will bring out legislation to get them to work. And, of course, regarding quality of life, they are

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Cela pourrait être un mauvais signe.

**M. Gaunt:** J'ai également fait part de plusieurs de ces lettres à mes collègues fédéraux, MM. McKinley et Whicher, et je suis certain qu'ils y ont donné suite.

**M. Skoberg:** Croyez-vous qu'il faudrait réviser tout le système des chemins de fer, que ce soit le CN, le CP ou toute autre organisation, plutôt que d'examiner seulement un secteur à la fois, en faisant une distinction entre le service marchandise, le service voyageur et autres services?

**M. Gaunt:** Oui, je crois qu'il faudrait examiner la situation globalement. Je ne peux vraiment pas beaucoup parler du système qu'utilisent le CN et le CP pour déterminer s'il y a gain ou perte d'argent. Je crois qu'on l'appelle l'analyse des coûts régressifs. Cette méthode d'analyse ne m'est pas très claire et à ma connaissance très peu de gens la comprennent. Mais il me semble qu'on devrait tenir compte du système tout entier avant de décider s'il est financièrement sain.

Je soulignerai aussi que le CN n'aurait jamais tiré des bénéfices de ce service passagers même si les trains dans cette partie de la province étaient bondés tous les jours. C'est pour cela qu'on doit tenir compte de la situation globale. Cette analyse est trop étroite. Il y aurait lieu de modifier la loi à cet égard.

J'aimerais aussi voir apporter des changements dans la loi en ce qui concerne les demandes de suppression de services émanant des chemins de fer. Si je ne me trompe pas, la loi stipule que les chemins de fer doivent faire une demande de suppression de service pour pouvoir bénéficier de la subvention. Il me semble que ces sociétés devraient pouvoir obtenir une subvention sans demander la suppression des services. J'aimerais voir la loi modifiée dans ce sens.

**Le vice-président:** Merci.

**Monisuer Rock.**

**M. Rock:** Monsieur Gaunt, je suis content que vous vous soyez servi de l'expression «qualité de la vie». Vous avez demandé le rétablissement de ces services qui ont été abandonnés pour accroître la qualité de la vie des personnes âgées dont vous nous avez donné le nombre dans cette région. Je me suis souvent demandé ce que le gouvernement voulait dire par «qualité de la vie» lorsqu'il dit qu'il va introduire une mesure «pour accroître la qualité de la vie» ou «pour améliorer la qualité de la vie» au Canada. Peu de gens savent exactement ce que cela veut dire.

D'après ce que vous dites, il semblerait plutôt que dans cette région le gouvernement ait diminué la qualité de la vie pour les habitants en permettant la suppression de ces services. Il semblerait que le gouvernement ait indirectement poussé les gens à ne plus travailler en augmentant l'assurance-chômage, obligeant ainsi l'industrie, aujourd'hui, à se battre avec l'assurance-chômage pour essayer de récupérer les travailleurs réfractaires.

Et bien entendu, maintenant, le gouvernement déclare qu'il veut introduire une mesure pour aider ceux qui désirent travailler comme s'il n'était plus nécessaire de travailler dans la mesure où on est quand même payé. Une disposition permettant à ceux qui veulent travailler de le faire sera introduite. Quant à la qualité de la vie, une mesure sera introduite pour l'augmenter. Il n'en reste pas



**[Text]**

going to bring in legislation to increase the quality of life in Canada. However, not too many people know that though I think you hit this on the head, in one way.

At least I can understand now, maybe, what they mean by changing the quality of life, and I hope that we can bring some recommendations to change the quality of life here by bringing back this passenger service that they discontinued—the six trains in this whole area down here—and possibly bring in more.

**Mr. Gaunt:** I hope so, Mr. Rock.

**The Vice-Chairman:** Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, this line from Guelph to Palmerston, Walkerton, up to Paisley and over to Douglas Point, as you were saying, Mr. Gaunt, is being rebuilt and put in tip-top shape; but that that is being done for freight purposes. Your suggestion is that we also have a passenger service along there as everything else is ready-made for it; morning trip down and night trip back. Then, if we got the CN people to tie in bus lines with connecting timetables—and these would have to be subsidized bus lines: we have heard enough here today about the bus lines not being patronized sufficiently to make them pay, so therefore they would have to be a subsidized connecting bus line services to the major places along this rail line—this would be a step in the right direction, do you not agree?

**Mr. Gaunt:** Yes, I agree wholeheartedly. That is what I have in mind as one of three alternatives.

**Mr. Hales:** You are convinced that the bus lines would either have to be operated by the CN or privately operated but subsidized?

**Mr. Gaunt:** Right. Subsidized in any case.

• 1532

**Mr. Hales:** I know in this survey they made about the bus situation it said:

The motor coach operators are providing the best service which the current patronage is willing to support. We have to be reasonable about this whole thing. You have to face facts, and somebody is going to have to be subsidized. We cannot expect a bus company to run just for the sake of running a bus; they have to make a profit. Therefore it would appear that we have to recommend a subsidized bus-connecting service with this main line. That would be a good start in my opinion, and I agree.

**Mr. Howe:** Mr. Murray, your suggestion of that passenger train from Guelph to Southampton on that newly revived and upgraded track would be all right for most of the year, but do you know that when the snow comes they do not come by Fergus, Elora, Drayton, Moorefield and Alma to get to Palmerston—they go away around by Stratford? To me this seems awfully stupid. So if we are going to take that train away around by Stratford they would have to change their program and plough that road all winter and use it all winter. I do not know whether you knew that or not but that was brought to my attention by the people who live in the area, and they cannot understand why it is being done.

**Mr. Gaunt:** It was the last of my three alternatives.

**[Interpretation]**

moins que peu de gens sont au courant de ce fait, bien que vous ayez frappé juste d'une certaine manière.

Je commence maintenant à comprendre ce qu'ils veulent dire par changer la qualité de la vie, et j'espère que nos recommandations le permettront en rétablissant ce service-voyageurs qui a été supprimé, en rétablissant ces six trains dans cette région, et en en créant peut-être de nouveaux.

**M. Gaunt:** Je l'espère, monsieur Rock.

**Le vice-président:** Monsieur Hales.

**M. Hales:** Monsieur le président, comme vous l'avez dit, monsieur Gaunt, cette ligne Guelph-Palmerston-Paisley-Douglas Point subit des réparations et fait l'objet d'une remise à neuf au seul bénéfice des marchandises. Vous proposez donc qu'on y ouvre un service-voyageurs avec un aller le matin et un retour le soir, puisque tout s'y prête. Ensuite, si on pouvait convaincre le CN d'établir une correspondance avec des lignes d'autobus, ces dernières devant être subventionnées puisqu'on nous répète depuis ce matin qu'elles n'ont pas assez de clientèle pour être rentables, qui permettraient de desservir les principaux endroits le long de cette ligne ferroviaire, on ferait un grand pas en avant. N'est-ce pas?

**M. Gaunt:** Oui, c'est mon plus grand espoir. C'est une des trois solutions auxquelles j'ai pensé.

**M. Hales:** Vous êtes convaincu que ces lignes d'autobus, qu'elles appartiennent au CN ou qu'elles soient privées, devraient être subventionnées?

**M. Gaunt:** C'est exact. Elles devraient être de toute façon subventionnées.

**M. Hales:** Je sais que dans cette étude faite sur la situation, on a indiqué:

Les conducteurs d'autobus fournissent le meilleur service possible compte tenu de ce que les clients sont prêts à payer.

Il faut être réaliste; il faudra avoir des subventions. On ne peut pas s'attendre à ce qu'une compagnie d'autobus exploite des autobus sans faire de profits; il faut donc que nous recommandions un service de raccord avec la ligne principale qui soit subventionné. Ce serait un bon commencement.

**M. Howe:** Monsieur Murray, vous préconisez de mettre un train de voyageurs entre Guelph et Southampton sur cette nouvelle voie restaurée et améliorée pendant la plupart de l'année, mais savez-vous que, lorsque la neige commence à tomber, on ne passe pas par Fergus, Elora, Drayton, Moorefield et Alma pour se rendre à Palmerston, mais on fait un détour par Stratford? A mon avis, ceci est illogique; et si l'on veut faire passer ce train par Stratford, il faudrait changer la manière de procéder et ouvrir cette voie à l'aide de chasse-neige pendant tout l'hiver. Je ne sais pas si vous étiez au courant; ce sont les habitants de la région qui me l'ont dit et qui ne comprennent pas qu'on ne prenne pas ces mesures.

**M. Gaunt:** C'était la dernière des solutions de rechange que je préconisais.

[Texte]

**Mr. Howe:** Yes. I was rather interested in your comment that even when passenger trains were full they would not pay. I remember figures being produced some years ago where even at its peak railway passenger revenue was only 11 per cent of their total revenue.

This morning we had Mr. Veenis from the CNR here and he said this area is a breadbasket for the CNR.

**Mr. Gaunt:** You would never know it.

**Mr. Howe:** He said that. I asked if they did not make a profit out of their express and freight and he said they certainly did. I agree that the CNR and the government should look at this as a package. You do not make money on your turkeys and chickens in the same proportion every year; some years you lose money on one. But you do not go out of business. I think that is the very point. The railways are making money out of everybody in this room today because you buy something that is carried by freight or express or some service that is provided by the railroads, and by paying them you help them to make a profit. By the very fact of their making a profit on two of the services they should have considered this situation when they made the decision to withdraw.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Howe.  
Are there any further questions?

**Mr. McKinley:** Mr. Chairman, may I add that the profit the CNR makes on carrying freight lessens the subsidy that has to be paid to them by the government. So the profit is helping. But the government should do their duty and pay the subsidy for the passenger service on the people's behalf.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McKinley.

Any further questions? If not, on behalf of the Committee, Mr. Gaunt, I would like to thank you for taking time out from your busy schedule.

The next brief is from the Wingham Business and Professional Women's Club, and Mrs. Kathleen Forgie will read it. If it is a long brief you should summarize it.

**Mr. Kathleen Forgie (Transportation Committee Chairman, Wingham Business and Professional Women's Club):** It is just two short pages. You also have 40 copies which we prepared in January and sent to Ottawa.

Mr. Chairman, members of the Committee, delegates and interested observers, I would like to read the brief presented to the House of Commons Standing Committee on Transportation and Communications in January of this year. I am Kathleen Forgie, Transportation Committee Chairman. We hereby propose immediate reinstatement of rail passenger service from Toronto to Kincardine—week-ends in particular and one day mid-week with to-and-from service in both cases.

• 1537

**Owen Sound Hearings—**Bus services deemed adequate at these hearings have proven unsatisfactory for the Wingham area. The present bus service is poor, cold and drafty, and waiting rooms are not available at some stop-over and change locations, or are closed during certain hours.

**Responsibility—**The bus lines do not take responsibility for transporting passengers to destination, as did the

[Interprétation]

**M. Howe:** Oui. Ce que j'ai retenu en particulier, de vos remarques, c'est que les trains de voyageurs même complets ne couvriraient pas leurs frais. Je me souviens de chiffres qui nous avaient été présentés il y a quelques années et qui indiquaient que, même à leur maximum d'utilisation, les services-voyageurs ne fournissaient que 11 p. 100 de la totalité des revenus.

Ce matin, M. Veenis du CN a comparu ici et il a indiqué que cette région était une aubaine pour le CN.

**M. Gaunt:** Qui l'aurait dit.

**M. Howe:** C'est ce qu'il a dit. J'ai demandé si le CN faisait des bénéfices avec son service-express et son service-marchandises, et il m'a répondu par l'affirmative. Naturellement, je suis d'accord pour penser que le CN et le gouvernement devraient considérer que c'est là un tout. Vous ne faites pas toujours de bénéfices avec vos dindons et vos poulets dans une même proportion; certaines années, vous perdez de l'argent d'un côté, mais vous ne faites pas faillite. Pour le moment, les chemins de fer tirent un profit de vous tous ici; car chaque fois que vous achetez quelque chose qui est transporté par chemin de fer, vous les aidez à réaliser des bénéfices. Du simple fait qu'ils réalisaient des bénéfices avec les deux services, les chemins de fer auraient dû examiner cette situation avant de décider de supprimer ces lignes.

Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Howe.  
Y a-t-il d'autres questions?

**M. McKinley:** Monsieur le président, j'ajouterai que les bénéfices réalisés par le CN lorsqu'il transporte des marchandises réduit la subvention que lui accorde le gouvernement. Par conséquent, le gouvernement devrait assumer ses obligations et verser la subvention au nom des gens, pour le service de voyageurs.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McKinley.

Y a-t-il d'autres questions? Sinon, monsieur Gaunt, au nom du Comité, je vous remercie d'avoir bien voulu nous consacrer un peu de votre temps précieux.

Le prochain mémoire va nous être présenté par M<sup>me</sup> Kathleen Forgie; il s'agit du mémoire de la *Wingham Business and Professional Women's Club*. Si ce mémoire est long, nous vous prions, madame, de le résumer.

**Mme Kathleen Forgie (présidente du Comité des transports, Wingham Business and Professional Club):** Il n'y a que deux courtes pages dont nous avons envoyé 40 exemplaires, en janvier, à Ottawa.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, mesdames et messieurs, permettez-moi de vous lire l'exposé présenté au mois de janvier au Comité permanent des transports de la Chambre des communes. Je m'appelle Kathleen Forgie, la présidente du Comité des transports. Par les présentes, nous recommandons la remise en service immédiate du service-voyageurs de Toronto à Kincardine, en fin de semaine tout particulièrement et un jour au milieu de la semaine, pour l'aller et retour dans les deux cas.

**Audiences d'Owen Sound—**Le service d'autobus qui a été jugé suffisant lors de ces audiences s'est révélé insuffisant dans la région de Wingham. Le service d'autobus actuel est médiocre, froid, plein de courants d'air et il n'existe pas de salles d'attente à certains arrêts ou à certains points de correspondance ou bien elles sont fermées à certaines heures.



## [Text]

trains. The good old dayliner got the passenger to his destination. Five years ago, to cite an instance, in October 1966, the dayliner ran into difficulty getting out of Kincardine on a Sunday night. The CNR, a responsible carrier, hired taxis and/or available local men to pick up waiting passengers at every station along the line from Kincardine, Lucknow, Wingham, Brussels, Atwood, Listowel, holding the train at Stratford. Will a bus line do this? No. In the Winter of 1971, a bus failed to wait in Listowel for the upcoming late bus, with the result that the passengers had to take a taxi to Wingham at their own expense or stay overnight at their own expense.

*Bus Service*—Bus line employees and/or attendants at bus depots are improperly trained. At the bus station in Wingham (a gas station) the timetable is incorrectly given over the telephone. If the bus leaves at 4.50 p.m., you will be told that the bus leaves at 10 to 5 (American style) and it is misinterpreted by the passenger as 10 minutes after 5 p.m. In one particular instance a second telephone call was made by another member of the household for verification of time, and the same incorrect impression was given. Therefore, it was a missed bus and missed revenue.

Several instances have occurred where passengers in Toronto have inquired for bus transportation to Wingham and have been told that there was no such thing. Yes, the supervisor does know, but this is time-consuming and possibly the first outgoing bus is missed or the connection is not made.

One ticket clerk suggested to a Wingham resident that she take a taxi from London. Bus schedule changes are not published in local papers. Definite timetables are a necessity, stating when and on what days transportation is available. Good bus service for even a few days a week and for holidays would improve the situation.

*Duration of Journey, Costs and Timing*—By bus it takes four and a half hours to go to Toronto and six and a half back to Wingham through the week at a cost of \$6.40 one way or \$12.80 return. On weekends the cost is \$5.00 one way via Listowel.

The bus leaves Wingham for Toronto at 7.50 a.m., arriving shortly after 12 noon, but the bus returning to Wingham through the week leaves at 1.30 p.m. in order to make the necessary connections at Kitchener, Stratford and Clinton. Therefore, there is no time for any business to be conducted and to return the same day. On weekends, passengers should be assured that there will be a bus from Listowel to Wingham.

• 1542

Wingham requires a service to Toronto and return the same day leaving time in the city for business or to take advantage of cultural performances. If the service were such that one could leave Toronto around 6 p.m., it would be reasonable.

We understand that the winter of 1970-71 was used as a guide as to passenger volume from Listowel to Wingham. This was the worst winter on record for snow for many years, so naturally travel was down to a minimum.

*Train Service*—Our contention is that only the trains can provide the service required. If we had a faster service than formerly, more people would use it. If necessary, freight and express properly handled should subsidize passengers. We read that the CN and CP are not going to take a back seat with regard to high-speed travel. If the CN and CP can give good service abroad, why not locally? We feel that the citizens of this area are sadly neglected.

## [Interpretation]

*Responsabilité*—Les lignes d'autobus n'assument pas la responsabilité du transport des voyageurs à destination, comme le faisait la société de transport ferroviaire, notamment l'ancien Dayliner. Il y a cinq ans, pour citer un exemple, en octobre 1966, le Dayliner est tombé en panne au départ de Kincardine un dimanche soir. Le CN, transporteur responsable, a eu recours à des taxis et à des gens de la région pour prendre les voyageurs qui attendaient à chaque gare sur le trajet de Kincardine à Lucknow, Wingham, Brussels, Atwood, Listowel et pour faire attendre le train à Stratford. Une compagnie d'autobus agirait-elle ainsi? Non. Au cours de l'hiver de 1971, un autobus n'a pas attendu à Listowel le dernier autobus qui était en retard de sorte que les voyageurs ont dû à leurs propres frais prendre un taxi pour se rendre à Wingham ou encore passer la nuit sur place.

*Service d'autobus*—Les employés des sociétés de transport par autobus ainsi que ceux des gares d'autobus ne sont pas suffisamment qualifiés. À la station d'autobus de Wingham (un poste d'essence) on ne sait même pas donner les renseignements exacts au téléphone. Si l'autobus part à 4 h 50, on vous dit qu'il part «10 0'5» (façon américaine), renseignement que l'on interprète comme étant 5 h 10. Dans un cas particulier, un deuxième appel a été fait par une autre personne de la même famille afin de vérifier et elle a mal compris elle aussi. Ainsi, le voyageur a raté son autobus et la société son profit.

À plusieurs reprises, des voyageurs ont demandé à Toronto s'il existait des autobus pour Wingham et on leur a répondu qu'il n'y en avait pas. Bien sûr, le chef de station le sait mais il faut du temps pour le consulter, et il arrive souvent qu'on rate ainsi le premier autobus ou la première correspondance.

Un préposé aux billets a même suggéré à un résident de Wingham de prendre un taxi à partir de London. Les changements d'horaire ne sont pas publiés dans les journaux régionaux. Des horaires précis sont une nécessité et ils doivent mentionner l'heure et les jours où l'on peut emprunter ce moyen de transport. La situation serait améliorée si l'on pouvait compter sur un bon service d'autobus ne fût-ce que quelques jours par semaine et aux jours de fêtes.

*Durée du voyage, frais et horaires*—Par autobus, il faut 4 heures et quart pour aller à Toronto et 6 heures et demie pour revenir à Wingham en semaine et il en coûte \$6.40, aller simple, ou \$12.80 pour l'aller et retour. En fin de semaine, le billet simple est de \$5.00, via Listowel.

L'autobus pour Toronto part de Wingham à 7h50 et arrive un peu après midi, mais celui qui retourne à Wingham en semaine part à 13h30 afin d'assurer les correspondances nécessaires à Kitchener, Stratford et Clinton. Donc, il n'est pas question de vaquer à ses affaires et de revenir le même jour. En fin de semaine, les voyageurs devraient pouvoir compter sur un autobus de Listowel à Wingham.

Wingham a besoin d'un service aller et retour à Toronto au cours de la même journée, qui permettrait aux voyageurs de faire leurs courses ou de profiter de représentations culturelles. Si le service était prévu de sorte qu'on puisse partir de Toronto vers 18h00, ce serait raisonnable.

Nous avons cru comprendre qu'on s'est basé sur l'hiver 1970-1971 pour déterminer le nombre de voyageurs se déplaçant de Listowel à Wingham. Or, il n'avait pas neigé comme cet hiver-là depuis plusieurs années, de sorte que,

## [Texte]

*Pollution*—Pollution is a big scare all over the world. Surely one bus or the good old dayliner carrying 40 or more passengers is less of a pollutant than 40 or more cars. If we had a fast service to Toronto, more people would leave their cars at home.

*Air travel as a substitute*—From the Wingham and Lucknow area an air travel service would have to be subsidized. Pricewise it would be available only to businessmen for business purposes, and therefore a tax-free deductible business expense to the advantage of a few only, but paid by the masses. We, the Business and Professional Women's Club of Wingham, maintain that the return of the train is the best solution, a reasonably priced service available to many, not to just a few.

*Defence*—During World War II the train tracks from Trenton to Wingham were demolished and bridges blown up for armed services practice. We understand that this action was very much regretted. The trains must stay and come back for the good of our country. Good internal transportation is our defence.

*Industrial development*—Industrial development of this northern section of southwestern Ontario is seriously curtailed on account of extremely poor personnel access due to lack of good transportation facilities.

Every man is an island unto himself. Therefore transportation to this island must be available or the island and its population will die. This is what has happened to our industrial development. We have industrial planning boards in every area, but no adequate transportation.

The presenters of this brief plan to travel from Wingham to Walkerton. I had a co-convenor with me. We regret that the hearings are being held on a wide circle where transportation facilities are fairly adequate and far from Wingham, where the need for responsible public transport is great.

This is respectfully submitted by the Wingham Business and Professional Women's Club.

I also have with me two letters of support from our sister clubs. From Owen Sound:

## [Interprétation]

naturellement, le nombre de voyageurs se trouvait à son minimum.

*Service de train*—Nous prétendons que le train peut seul nous assurer le service désiré. Si nous étions dotés d'un service plus rapide qu'autrefois, les usagers seraient beaucoup plus nombreux. Au besoin, le service des marchandises et le service express, judicieusement exploités, subventionneraient le service-voyageurs. Nous lisons dans les journaux que le CN et le CP ne vont pas rester en arrière en ce qui concerne le transport rapide. Si le CN et le CP sont capables d'assurer un bon service à l'étranger, pourquoi ne le ferait-il pas au Canada? Nous trouvons qu'on néglige beaucoup les habitants de notre région.

*Pollution*—La pollution est ce que l'on craint par-dessus tout dans le monde entier. Un autobus ou le bon vieux Dayliner qui transportait une quarantaine de voyageurs est sûrement moins polluant que 40 automobiles ou plus. Si nous étions dotés d'un service rapide jusqu'à Toronto, davantage de gens laisseraient leur voiture chez eux.

*Service aérien à titre de remplacement*—Il faudrait subventionner tout service de transport aérien qui serait exploité dans la région de Wingham et de Lucknow. Le prix n'en serait abordable que pour les hommes d'affaires et, partant, les frais de déplacement ne seraient déductibles au point de vue de l'impôt que pour une minorité tandis qu'ils seraient payés en fait par toute la population. Nous qui faisons partie du Women's Club of Wingham, club d'affaires et professionnel, nous soutenons que le rétablissement du train est encore la meilleure solution. C'est un service à un tarif raisonnable mis à la disposition du plus grand nombre et pas seulement d'une minorité.

*Défense nationale*—Au cours de la deuxième guerre mondiale, les voies ferrées de Clinton à Wingham ont été arrachées et les ponts démolis à titre d'exercice par les forces armées. Nous croyons savoir qu'on a amèrement regretté depuis cette initiative. Le train doit rester et nous revenir dans le plus grand intérêt du pays. Un bon service de transport intérieur constitue notre défense.

*Expansion industrielle*—L'expansion industrielle du secteur nord du Sud-Ouest de l'Ontario est gravement compromis par le manque de moyens de transport.

«Chacun est pour soi une espèce de petite île.» Aussi, les moyens de transport pour se rendre à cette «île» doivent-ils exister ou alors l'île et la population mourront. C'est précisément ce qui est arrivé à notre expansion industrielle. Nous avons dans chaque région des conseils de planification industrielle mais nous n'avons pas les moyens de transport nécessaires.

Les auteurs du présent mémoire projettent de se rendre de Wingham à Walkerton. Nous regrettons que les audiences se tiennent dans un vaste cercle où les moyens de transport sont assez efficaces et loin de Wingham, où l'on a grand besoin de transports en commun sur lesquels on puisse compter.

Cet exposé vous est respectueusement présenté par le Wingham Business and Professional Women's Club.

Je me permets de vous lire les lettres d'appui que nous avons reçues de deux clubs associés. La première vient d'Owen Sound, elle est signée par la secrétaire, à la date du 28 janvier 1972 et dit:

We urge the Committee on Transport and Communication to give this matter their earliest attention. The discontinuance of the railway service has been a great inconvenience and loss to the public.

Nous recommandons ce problème à la plus grande attention du Comité des transports. La mise hors service des trains-voyageurs signifie une grande perte pour le public.



[Text]

This is a letter dated January 28, 1972, signed by their corresponding secretary. Also from the Walkerton Business and Professional Women's Club, they have also written to the Standing Committee in Ottawa, and I have here a note from their secretary on their letterhead:

The Walkerton Business and Professional Women's Club gives its unequivocal support to the attached brief prepared by our sister club in Wingham, Ontario.

• 1547

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Thank you, Mrs. Forgie. May we have copies of those letters?

**Mrs. Forgie:** Yes, I can make copies and send them to you.

**The Acting Chairman (Mr. McNulty):** Thank you. Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman; and Mrs. Forgie I would have to congratulate you on the way you presented your brief. It certainly is done in such a way as to cover the main problems that are being faced in the area. The reason given by the Transport Commission for cutting off that service was that they believed there would be adequate bus service provided and that it would be upgraded as needed. This has not happened and you have brought that out very clearly, and this is the kind of evidence that we need.

**Mrs. Forgie:** Thank you.

**Mr. McKinley:** One question here. I would like to know, when you take the bus now to go to Toronto, the one that takes four and a half hours, what route does that take?

**Mrs. Forgie:** I believe you go to Listowel. I have not had occasion to use the bus in the last while but I believe there is someone else here from Wingham, Miss Yvonne McPherson, who, I believe, could fill you in on those details.

**Miss Yvonne McPherson (Past President, Wingham Business and Professional Women's Club):** I went down to Toronto on the bus at Christmastime. I left Wingham at ten minutes to eight in the morning and went to Clinton; changed at Clinton, went to Stratford and got an express bus through to Toronto.

A year ago we had a very sad experience. We were about an hour-and-a-half late; we went to Listowel. We sat in Listowel I guess for half-an-hour or three-quarters of an hour, or nearly an hour, waiting for the bus company to bring a bus from Kitchener to Listowel to transport us from Listowel to Kitchener. The other bus went down to London.

By waiting so long, we missed the express bus to Toronto; we had to go to Guelph; we missed the express bus there and got another bus, and it toured western Ontario, stopping at every place that anybody wanted to stop. So I was an hour-and-a-half late. My friends thought I was not coming and they were pretty nearly giving up. However, we did arrive.

This year their service was much better: we were down there shortly after twelve o'clock. But to get back to Wingham, in order to come by Kitchener and Stratford and Clinton to get to Wingham, I had to take a bus at 1.30 p.m. If I took the bus at 4.30 p.m., I came to Kitchener, Stratford and Listowel, and no bus from Listowel to Wingham.

Another alternative was to leave at 2.30 p.m. and go to London, and then connect with the bus there, an hour-and-a-half or two hours' wait, and then get back to Wingham at eight o'clock at night. The cost going by London was much

[Interpretation]

Le «Walkerton Business and Professional Women's Club» a également envoyé une lettre au Comité Permanent à Ottawa disant que

Le Walkerton Business and Professional Women's Club est entièrement d'accord avec l'exposé présenté par son association-amie de Wingham en Ontario.

**Le président suppléant (M. McNulty):** Merci, madame Forgie. Pourrions-nous avoir des exemplaires de ces lettres?

**Mme Forgie:** Oui, je vous en enverrai.

**Le président suppléant (M. McNulty):** Merci. Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Merci, monsieur le président; madame Forgie, je dois vous féliciter pour la présentation de votre mémoire, lequel examine très bien tous les problèmes essentiels de la région. La Commission des transports justifie l'arrêt de ce service par le fait qu'elle croyait que des services d'autobus adéquats seraient fournis et qu'ils seraient améliorés selon les besoins. Ceci n'a pas été le cas et vous l'avez très clairement fait ressortir; c'est précisément le genre de témoignages dont nous avons besoin.

**Mme Forgie:** Merci.

**M. McKinley:** J'ai une question à vous poser. j'aimerais savoir quelle est la route empruntée par l'autobus qui fait le trajet de Toronto en quatre heures et demie.

**Mme Forgie:** Je pense qu'il passe par Listowel. Je n'ai pas fait ce trajet récemment mais je pense qu'il y a ici quelqu'un de Wingham, M<sup>lle</sup> Yvonne McPherson, qui pourra vous donner ces détails.

**Mlle Yvonne McPherson (ancienne présidente du «Wingham Business and Professional Women's Club»):** J'ai utilisé l'autobus pour aller à Toronto à Noël. J'ai quitté Wingham à huit heures moins dix pour Clinton, j'ai changé à Clinton, puis suis allée jusqu'à Stratford, où j'ai pris un autobus express jusqu'à Toronto.

Il y a un an nous avons fait une triste expérience. Nous avions environ une heure et demie de retard; nous sommes passés par Listowel. Je pense que nous sommes restés à Listowel pendant une demi-heure ou trois quarts d'heure, ou peut-être même une heure, en attendant que la société des autobus envoie un autobus de Kitchener pour assurer notre transport de Listowel à Kitchener. L'autre autobus est reparti vers London.

Cette attente nous a fait manquer l'autobus express de Toronto; nous avons dû nous rendre à Guelph où nous avons également manqué l'autobus express et nous avons dû attendre un autre autobus, qui a fait le tour de l'ouest de l'Ontario, en s'arrêtant à chaque fois que quelqu'un voulait s'arrêter. Je suis donc arrivée une heure et demie en retard. Mes amis avaient presque abandonné tout espoir de me voir arriver, ce qui n'a cependant pas été le cas.

Cette année, le service s'est amélioré; nous sommes arrivés à Toronto peu après midi. Cependant, pour revenir à Wingham, afin de passer par Kitchener, Stratford et Clinton, j'ai dû prendre un autobus à 13 h. 30. Si j'avais pris l'autobus de 16 h. 30, je serais passée par Kitchener et Stratford jusqu'à Listowel, mais je n'aurais eu aucun autobus de Listowel à Wingham.

[Texte]

more expensive than the other way back. I do not see why the bus cannot connect and give you the four-hour service coming back that they give going down. Thank you.

**Mr. McKinley:** Thank you very much. This is the kind of evidence that we want to present to the Canadian Transport Commission. And the tracks that were blown up during the war, were they CNR tracks or CPR?

**Mrs. Forgie:** I believe they were CP, and then the grain had to be drawn through Goderich. I am not eloquent but I mean we need the trains. Let us face it, we need the tracks.

**Mr. McKinley:** Fine. Thank you, Mrs. Forgie.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. McKinley. Are there any further questions? If not, this completes the brief of the Wingham Business and Professional Women's Club. On behalf of the Committee, I would like to thank Mrs. Forgie very much.

**Mrs. Forgie:** Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** The next brief is from Wingham Lions Club. Is the president, Mr. Lloyd Casemore, here? He is not here?

**An hon. Member:** He is not around.

**The Vice-Chairman:** The next one then is from the Maryborough Township Senior Citizens: Mr. James Thompson, president.

• 1552

**Mr. J. Thompson (President, Maryborough Township Senior Citizens):** Mr. Chairman, members from Parliament of the House of Commons, ladies and gentlemen. This brief was dated last January.

In the preparation of a brief by any organization to be presented to a committee, it is well to examine the subject matter from every angle, and in this preparation of facts to be given to the Committee set up for the purpose of examining the means of transportation for this area of Ontario, we the Senior Citizens of Maryborough Township respectfully submit for your earnest consideration the following brief statements of fact.

We have been continually informed that railway passenger service in this area has for some time been at a heavy loss to the CNR. We fully agree with this fact. However, we are well aware that many government expenditures are of necessity at a loss to our government. Our elected members are charged with the responsibility of giving the best service to the most people with as little loss as possible, providing that that service is a necessity. Here we come to the first important question. Is providing transportation in this area to senior citizens a service of sufficient importance to be undertaken by our government when they and we know that it will incur a deficit? Let us examine this matter from the viewpoint of our senior citizens for just a moment.

We do not like that term "under house arrest". But the great majority of senior citizens in this area are more or less placed under house arrest by the order of our government of Canada to discontinue the last means of transportation in and through this area, for those citizens who because of their age or other disabilities, are prevented

[Interprétation]

Une autre solution était de partir à 14 h. 30 pour London, puis de changer d'autobus après avoir attendu une heure et demie ou deux heures pour arriver finalement à Wingham à vingt heures. Le prix du voyage par London était beaucoup plus élevé que dans l'autre sens. Je ne vois pas pourquoi on ne peut pas mettre au point des correspondances afin de vous assurer un transport en quatre heures dans les deux sens. Merci.

**M. McKinley:** Merci beaucoup. Voilà le genre de détails que nous voulons présenter à la Commission canadienne des transports. Au sujet des rails qui ont été détruits pendant la guerre, s'agissait-il de rails du CN ou du CP?

**Mme Forgie:** Je pense qu'il s'agissait du CP et que les céréales devaient être transportées par Goderich. Je ne suis peut-être pas très éloquente mais j'insiste sur le fait que nous avons besoin de trains. Admettons-le, nous avons besoin de rails.

**M. McKinley:** Très bien. Merci, madame Forgie.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur McKinley. Y a-t-il d'autres questions? S'il n'y en a pas, ceci termine les remarques du «*Wingham Business and Professional Women's Club*». Au nom du Comité, je remercie madame Forgie.

**Mme Forgie:** Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Le prochain mémoire a été préparé par le «*Wingham Lions Club*». Le président du Club, M. Lloyd Casemore, est-il présent?

**Une voix:** Non.

**Le vice-président:** Nous entendrons donc le mémoire des personnes âgées du Canton de Maryborough dont M. James Thompson est président.

**M. J. Thompson (président des Citoyens de l'âge d'or du canton de Maryborough):** Monsieur le président, messieurs les députés, mesdames et messieurs, le mémoire date du mois de janvier.

Lors de la préparation d'un mémoire qui doit être présenté à un comité de la Chambre des communes, il convient d'examiner un sujet sous tous ses angles, en l'occurrence, les moyens de transport de cette région d'Ontario. Nous, les citoyens de l'âge d'or du Canton de Maryborough, soumettons respectueusement à l'attention du Comité le bref énoncé des faits suivants.

On nous a toujours dit que l'exploitation par le CN du service-voyageurs dans la région était déficitaire. Nous ne le contestons pas. Toutefois, nous sommes d'avis qu'il y a des dépenses devant lesquelles le gouvernement ne doit pas reculer. Les élus du peuple ont pour tâche d'offrir tous les services essentiels aux citoyens de la façon la moins coûteuse que possible. Il y a donc une première question qu'il faut se poser. Est-ce qu'offrir un service de transport adéquat aux citoyens âgés de la région peut constituer un objectif valable pour le gouvernement lorsqu'il sait et que nous savons nous-mêmes que cela ne peut se faire qu'avec déficit. Examinons la situation du point de vue des citoyens âgés, si vous le voulez bien.

Nous n'aimons pas beaucoup l'expression «résidence surveillée». Mais il faut bien avouer que la grande majorité des citoyens âgés de la région sont en résidence surveillée par ordre du gouvernement canadien. En effet, celui-ci abolit le dernier moyen de transport qu'ils pouvaient utiliser; à cause de leur âge ou d'autres invalidités, on comprend qu'ils ne puissent se déplacer par leurs propres moyens. C'est d'autant plus triste pour les citoyens âgés de



## [Text]

from operating their own means of transportation. This is, indeed, a sad plight for our older population to find themselves in, and more grievous still because of the fact that back in 1873 when the railway was built through this area, which was the Wellington, Grey and Bruce Railway, the Township of Maryborough voted to the railway company the sum of \$40,000. They paid this sum over to the company and raised this amount by a 20-year debenture on the security of the municipality.

This amount represented a very heavy debt for this struggling township. I might say that Maryborough Township was organized in 1851, so they were only 20 years old when this request was made, and it was found necessary, because it was a money by-law, to have a vote of the citizens.

As I have been Township Clerk for a long number of years in that municipality, and as my father was before me, I had access to the records of the township from the first meeting of the township, and we find back in 1872 that there were approximately 800 voters who could vote on a money by-law. Of that number, over 600 voted to supply this request of the railroad.

This amount represented a very heavy debt on a struggling township, and our forefathers deprived themselves of many of the bare necessities of life in order to have their area opened up, and to give them transportation by means of a railroad, and a station in the centre of their township.

It was mentioned this morning that there were more grants given as well as money. The Village of Moorefield was so-called because Richard Moore granted the railway 63 acres of land on which to build a station. That was a free gift to the railroad.

It is indeed with bitter resentment that our older generation look helplessly on as they see their station demolished, and their last shreds of transportation being removed from their use. They are left with no other means of travel being provided for their use. They have no bus service of any kind.

Under By-Law No. 103 of the Maryborough Township, this municipality granted the \$40,000 as a free gift to the railway, and at that date the total assessment of the township was only \$339,381. As I have been Township Clerk for a long time we are interested in mill rates. This constituted a mill rate of nine and three quarter mills on the taxable property in that township for the next 20 years, by giving that amount of money.

We are in possession of all the original by-laws and records and minutes of the municipality, and this will substantiate these facts.

• 1557

The Township's agreement with the railroad stated at that time that a station and a rail service would be maintained in perpetuity, and we believe that if a train service cannot be maintained, a bus service of some kind should be supplied.

Thank you, ladies and gentlemen.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Thompson. Any questions?

**Mr. Rock:** What was the amount of that loan they made at the time?

**Mr. Thompson:** It was \$40,000, over a period of 20 years.

## [Interpretation]

la région qu'en 1873, au moment où on a construit le chemin de fer dans la région, il s'agissait de la Compagnie des chemins de fer Wellington, Grey et Bruce, le comté de Maryborough a alloué une somme de \$40,000. La municipalité a pu trouver la somme nécessaire en émettant des obligations de 20 ans.

Il s'agissait d'un montant assez important pour un canton qui n'était déjà pas très riche. Le canton de Maryborough avait été créé en 1851; il n'avait donc que 20 ans à l'époque. Puisqu'il s'agissait d'un règlement portant affectation de crédits, il fallait qu'il soit approuvé par un vote des citoyens.

J'ai été longtemps greffier du canton, comme mon père l'avait été avant moi; j'ai pu prendre connaissance des comptes rendus des réunions du Conseil depuis le début. En 1872, il y avait environ 800 personnes qui étaient aptes à voter sur un règlement portant affectation de crédits. Sur ce nombre 600 personnes ont voté pour l'octroi de crédits aux chemins de fer.

C'était, comme je l'ai dit, un montant assez important pour un canton aussi modeste; nos ancêtres ont dû se serrer la ceinture afin de pouvoir bénéficier du progrès et de moyens de transport qui nécessitaient la construction d'un chemin de fer et d'une gare au centre même de la municipalité.

En plus des sommes d'argent qui ont été votées par les différentes municipalités, il y a eu des concessions de terres. Le village de Moorefield tient son nom d'un dénommé Richard Moore qui a fait cession de 63 acres de terrain à la compagnie de chemin de fer pour la construction d'une gare. C'était un don qui était fait aux chemins de fer.

Ce n'est pas sans amertume que nous, la vieille génération, voyons notre gare démolie et ce qui restait d'un réseau de transport abandonné sans que nous puissions y faire quoi que ce soit. On nous laisse sans moyen de transport. Il n'y a même pas de service d'autobus.

Le Règlement municipal 103 du canton de Maryborough faisait don de \$40,000 à la compagnie de chemin de fer au moment où le budget total était évalué à \$339,381 seulement. En tant qu'ancien greffier, le taux de la taxe municipale sur 1,000 dollars d'évaluations m'intéresse. A ce moment-là, il fallait compter un taux de \$9.75 du mille dollars d'évaluation pour les 20 années qui allaient suivre. C'était la conséquence de la décision que l'on prenait.

On peut consulter si l'on veut les règlements avec les dossiers et les comptes rendus de cette époque-là; on constatera que telle était la situation à l'époque.

L'entente signée entre le comté et les chemins de fer déclarait à ce moment-là qu'une gare et un service ferro-

viaire seraient fournis à perpétuité. Si on ne peut le faire, il faudrait prévoir un service d'autobus.

Je vous remercie mesdames et messieurs.

**Le vice-président:** Je vous remercie monsieur Thompson. Y a-t-il des questions?

**M. Rock:** Quel était le montant du prêt accordé à ce moment-là?

**M. Thompson:** Il s'agissait d'une somme de \$40,000 sur une période de vingt ans.

## [Texte]

**Mr. Rock:** And you handed the \$40,000 to the CNR.

**Mr. Thompson:** That is right. The Grey-Bruce-Wellington Railroad were the ones that built the line up through our area. Wellington, Gray and Bruce.

**Mr. Rock:** And you also gave them parcels of land.

**Mr. Thompson:** That is right. It was a Mr. Moore who donated the land of his own accord.

**Mr. Rock:** At Moore Station.

**Mr. Thompson:** That is right.

**Mr. Rock:** What about the right-of-way?

**Mr. Thompson:** The right-of-way was contracted for by the different members and I imagine they would all have paid for their right of land through their properties. But the station itself and the ground were donated.

**Mr. Rock:** Do you think that this \$40,000 was for right-of-way to your township?

**Mr. Thompson:** No, that \$40,000 was to help them, the same as all those persons from each municipality stated this morning. Now we are in Wellington County and I have no idea what the other municipalities in Wellington gave, but Peel Township I understood also gave \$40,000. Every municipality gave a donation to have a railroad through its county.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Thompson, did you say that the railway had to maintain a railway forever?

**Mr. Thompson:** It said that in our agreement with them. This bylaw had an agreement, and the railroad at that time agreed to that. That is in our bylaw.

**Mr. Rock:** In your agreement you did not mention passenger service, though, did you?

**Mr. Thompson:** No, just railway.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I like that comment that was made about the "house arrest". That was well taken. Could you say how many people might use the passenger service if it were put back into operation?

**Mr. Thompson:** Members of the railroad often came into the office when I was clerk and we discussed many things. They always said that the reason they had to take it off was that there was not sufficient passenger service. In the Village of Moorefield we have a senior citizens' group of 65 members which was organized in January this year. The total population of that little village is only 285, which will give you an idea of the number of senior citizens in that area. These senior citizens have no means whatsoever, not even a bus service of any kind, out of our little village. However, I cannot promise that there would be a lot of people going to Toronto, although, as has been stated several times this morning, by the time you get to Fergus and around Guelph, if you did not have a seat you certainly would be standing in the aisles. This is true especially during the weekends and on holidays. We would be quite happy in our village if we could get train service for a couple of days a week. We had good train service from Palmerston to Toronto. It left our little village in the morning at 8.30, we arrived in Toronto about 11.00 a.m. and had

## [Interprétation]

**M. Rock:** Et vous avez donné cette somme de \$40,000 au CN?

**M. Thompson:** C'est cela. La *Grey-Bruce-Wellington Railroad* a construit la ligne de chemin de fer chez nous. Wellington, Grey et Bruce.

**M. Rock:** Et vous lui avez également donné des terrains?

**M. Thompson:** C'est cela. Un certain M. Moore a donné spontanément du terrain.

**M. Rock:** A la gare de Moore?

**M. Thompson:** Oui.

**M. Rock:** Et le droit de passage?

**M. Thompson:** Le droit de passage a été passé par contrat et je suppose que la société a payé le droit de passage sur la propriété. Mais la gare elle-même et le terrain ont été donnés.

**M. Rock:** Croyez-vous que cette somme de \$40,000 a été donnée pour payer le droit de passage dans le canton?

**M. Thompson:** Non, cette somme devait constituer une aide, comme vous l'ont dit toutes les personnes de ces municipalités ce matin. Nous sommes maintenant dans le comté de Wellington et je ne sais pas ce qu'ont donné les autres municipalités de Wellington, mais dans le canton de Peel on a également donné \$40,000. Chaque municipalité a fait un don pour que le chemin de fer puisse passer par son comté.

**M. Rock:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Monsieur Thompson, avez-vous dit que la société de chemin de fer devait assurer un service ferroviaire à perpétuité?

**M. Thompson:** C'est ce qui figurait dans l'accord que nous avons signé avec eux. Ce règlement contenait une entente et les chemins de fer étaient d'accord à ce moment-là. Cela fait partie de notre règlement.

**M. Rock:** Votre entente ne fait pas mention du service-voyageurs, n'est-ce pas?

**M. Thompson:** Non, simplement du service ferroviaire.

**M. Rock:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, j'apprécie cette remarque que nous sommes «en résidence surveillée». C'est très bien. Pouvez-vous nous dire combien de personnes utiliseraient le service des voyageurs s'il était rétabli?

**M. Thompson:** Les membres des sociétés de chemin de fer venaient souvent dans mon bureau lorsque j'étais commis et nous discussions de ces choses. Ils disaient souvent que la raison pour laquelle ces services étaient retirés c'est qu'il n'y avait pas suffisamment de voyageurs. Dans le village de Moorefield, nous avons un groupe de citoyens âgés qui compte 65 membres et qui a été mis sur pied en janvier de cette année. La population totale de ce petit village est d'environ 285 personnes, ce qui vous donne une idée du nombre de citoyens âgés dans cette région. Ces citoyens âgés n'ont aucun moyen, pas même un service d'autobus, pour sortir de leur petit village. Toutefois, je ne vous dis pas qu'il y aurait beaucoup de gens qui se rendraient à Toronto, car on l'a dit plusieurs fois ce matin, si vous arrivez à Fergus et à Guelph sans avoir de siège, vous devez rester debout dans les couloirs. C'est le cas spécialement au cours de la fin de semaine et les jours de congé. Nous serions très heureux dans notre village si nous pouvions obtenir un service ferroviaire quelques jours par semaine. Nous avons un très bon service de Palmerston à



[Text]

a good afternoon in Toronto, caught the train in Toronto at six o'clock and got home about 8.30 or 9.00 p.m. The service was excellent and we were quite happy with it. If we could have that resumed for even a couple of days a week, we would be very happy.

**Mr. Skoberg:** Were you able to present a petition or to make representations to the Canadian Transport Commission when they conducted a public hearing?

**Mr. Thompson:** In Drayton, I believe about four years ago, for the first time our council was advised that there was quite a strong thought that the station would be demolished and the train service cut off. We had about 30 people go down there that day and were told that the main reason was the lack of passengers. We used to say, if you go to Toronto, be sure to use the train because that is the only means you will have of continuing it.

**Mr. Skoberg:** Could you say whether or not any letters have been written by your organization to the Minister of Transport or the present Canadian Transport Commission?

**Mr. Thompson:** No, not that I am aware of.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Skoberg. Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, if I may make an observation for the benefit of the members of the Committee who live outside the area, the decision at the hearing at Owen Sound was more or less final as far as we were concerned, and our people did not make any representations. They thought it was useless and they did not do anything. I know there has been a lot of time taken by continually asking that question. In view of the fact that we have so many briefs to hear I think we should give a little more consideration to sitting through.

• 1602

**The Vice-Chairman:** Thank you, very much. Are there any further questions? If not, this completes the hearing of the Maryborough Township senior citizens group and I would like to thank Mr. Thompson for being here today. Thank you very much.

**Mr. Thompson:** Thank you very much, sir.

**The Vice-Chairman:** The next witness will be Mr. Jack White, Kincardine, Ontario.

**Mr. Jack White (Kincardine, Ontario):** Mr. Chairman, members of the Committee, ladies and gentlemen, I have here a brief that was copied out and sent in. I do not have a date on it but I think it is in the month of January. It reads as follows.

WHEREAS, it is felt that the decision to discontinue the railway passenger service in this area was a serious error; and

WHEREAS, the bus service replacing the railway service has failed to adequately serve the transportation needs of the area due to lengthy trips and high cost; and,

WHEREAS, no other public transportation system is available to the people of this area and it is felt that the proposed air passenger service is only in the early planning stages; and,

WHEREAS, driving is difficult for many of our citizens, especially the elderly and particularly entering large metropolitan areas; and,

[Interpretation]

Toronto. Le train quittait le village le matin à 8 heures trente et nous arrivions à Toronto vers 11 heures. Nous passions l'après-midi à Toronto et revenions par le train de 6 heures pour arriver à la maison vers 8 heures trente ou neuf heures. Le service était excellent et nous en étions très satisfaits. Si seulement on pouvait le rétablir certains jours de la semaine, tout le monde serait content.

**M. Skoberg:** Avez-vous présenté une pétition ou avez-vous fait des démarches auprès de la Commission canadienne des transports lorsqu'elle a tenu des audiences publiques?

**M. Thompson:** On a dit pour la première fois à notre Conseil à Drayton, il y a quatre ans, je crois, que l'on songeait à démolir la gare et à supprimer le service ferroviaire. Trente personnes étaient là et on nous avait dit que la principale raison c'était qu'il y avait trop peu de voyageurs. Nous avions l'habitude de dire: si vous allez à Toronto prenez le train, car c'est le seul moyen que nous avons de garder notre service.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous dire si votre organisation a écrit ou non des lettres au ministre des Transports ou à la Commission canadienne des Transports?

**M. Thompson:** Non, pas que je sache.

**M. Skoberg:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie monsieur Skoberg. Monsieur Noble.

**M. Noble:** Monsieur le président, j'aimerais faire une remarque au nom des membres du Comité qui résident à l'extérieur de cette région. La décision prise à l'audience de Owen Sound était plus ou moins définitive du moins en ce qui nous concerne et nos gens n'ont pas fait de démarches. On pensait que c'était inutile, alors on a rien fait. Je sais que l'on a perdu beaucoup de temps à poser continuellement cette question. Étant donné que nous avons tellement de mémoires à entendre, je crois que nous devrions songer davantage à continuer de siéger.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres questions? Sinon, ceci termine l'audition du Groupe des citoyens âgés de la municipalité de Maryborough. Je voudrais donc remercier monsieur Thompson d'être venu ici aujourd'hui.

**M. Thompson:** Merci beaucoup, monsieur.

**Le vice-président:** Le témoin suivant est monsieur Jack White de Kincardine (Ontario).

**M. Jack White (Kincardine (Ontario)):** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, mesdames et messieurs, j'ai ici un mémoire dont j'ai envoyé des copies. Je n'ai pas inscrit la date, mais je crois que c'était en janvier. Je vais vous le lire.

ATTENDU QUE nous sommes d'avis que la décision de supprimer les trains de voyageurs dans notre région constitue une grave erreur;

ATTENDU QUE la ligne d'autobus qui a remplacé la ligne de chemin de fer qui n'a pu répondre convenablement aux besoins de la région en matière de transport, à cause de la longueur des trajets et du coût élevé des tarifs;

ATTENDU QUE les habitants de la région n'ont à leur disposition aucun autre moyen de transport et que le service de transport aérien envisagé n'en est encore, semble-t-il, qu'à l'état de projet;

ATTENDU QUE beaucoup de nos concitoyens ont des difficultés à conduire une voiture, en particulier les per-

## [Texte]

WHEREAS the people of the Kincardine area are paying federal taxes which are being used to subsidize passenger service on other lines and in airport construction; and

WHEREAS, the people of this area, particularly those senior citizens whose names appear below, would be most willing to use the railway passenger service to a greater extent, should it be restored;

THEREFORE, we the undersigned citizens of Kincardine and area appeal to the House of Commons Standing Committee on Transport and communications, to approve the resumption of rail passenger service.

Ladies and gentlemen, members of the Committee, I have in this envelope here a whole lot of petitions and private letters that have been sent to me with my petition, it would run roughly around 350. As far as private letters are concerned, there would be between 40 and 50 of them from private individuals as far away as Yellowknife.

I have one here from the Town of Kincardine.

The municipal council and the citizens in general of the Town of Kincardine are deeply concerned about the withdrawal of passenger service by the CNR from this town as well as throughout Western Ontario.

Not all people own motor vehicles, particularly senior citizens, and as the bus service in this district is entirely inadequate, the removal of the train service has both restricted and made it excessively expensive for travelling between here and Toronto and other larger centres, where only certain urgent medical services and other personal attentions can be acquired.

When it is considered that at the time the railway first decided to extend service into Western Ontario many donated funds and land to assist this transportation system the people now feel that they have been abandoned by the adult system which they fed liberally in its infancy. It was felt that if it was necessary to reduce the service it could have been cut in half as an experiment in reducing expenses instead of removing this means of transportation in one fell stroke—because the people in Western Ontario, through the payment of federal taxes, are helping to pay these tremendous subsidies that are passed on to the railways to provide rail services to the heavily populated centres, to operate airports and air service and huge hotels and so forth. We urge the House of Commons Standing Committee on Transport and Communications to give sincere and merciful consideration to the citizens of the rural portions of at least a minimum but efficient railway service.

I now have one from the Township of Kincardine.

Dear Sir, The Council of the Township of Kincardine feels very strongly that public transportation in and out of the Bruce County area is very inadequate. At the time of the discontinuance of rail service, Kincardine Township felt that the move was necessary due to economic factors, but also felt that adequate alternative service would be provided as promised. However, experience has proven that this is not so and, as a result, many people are seriously inconvenienced from the lack of public transportation. Therefore, the Council of the Township of Kincardine feels that every effort should be made to provide the people of Bruce County and surrounding areas an adequate means of public transportation.

• 1607

The brief is signed by the members of the council.

## [Interprétation]

sonnes âgées et notamment lorsqu'il s'agit de circuler dans les grands centres urbains;

ATTENDU QUE les habitants de la région de Kincardine paient au gouvernement fédéral des impôts que servent à subventionner les services-passagers sur d'autres lignes et à construire des aéroports; et

ATTENDU QUE les habitants de cette région, en particulier les personnes âgées dont les noms figurent ci-dessous, seraient tout à fait disposées à utiliser le chemin de fer dans une plus large mesure, si on le rétablissait,

EN CONSÉQUENCE les soussignées, citoyens de Kincardine et de la région, en appelons au Comité permanent des Transports et des Communications de la Chambre des communes pour que le rétablissement du service-passagers soit approuvé.

Mesdames et messieurs, messieurs les membres du Comité, j'ai dans cette enveloppe un grand nombre de pétitions et de lettres qui m'ont été envoyées. Si l'on inclut ma pétition, il y aurait environ 350 noms. Pour ce qui est des lettres, il y en aurait entre 40 et 50, provenant de différentes personnes et venant d'aussi loin que Yellowknife.

J'en ai une ici de la cité de Kincardine.

Le Conseil municipal et les citoyens en général de la Cité de Kincardine se préoccupent vivement du fait que le CN ait supprimé son service-passagers dans la ville, ainsi que dans tout l'ouest de l'Ontario.

Bien des gens ne possèdent pas de voiture, surtout les citoyens âgés, et comme le service d'autobus dans le district est tout à fait insuffisant, la suppression du service de trains a restreint et rendu excessivement coûteux les voyages entre notre région et Toronto, tout comme vers d'autres agglomérations plus importantes, que sont les seules à offrir certains services médicaux d'urgence et d'autres services personnels nécessaires.

Quand on songe qu'au moment où la compagnie de chemin de fer a décidé en premier lieu d'étendre son service à l'ouest de l'Ontario, nombreux furent ceux qui ont donné de l'argent et des terres pour aider à l'établissement de ce réseau de transport les gens se sentent maintenant abandonnés par l'enfant qu'ils avaient grassement nourri et qui est devenu adulte. On a pensé que, s'il était nécessaire de réduire les services, on aurait pu le réduire de moitié, à titre d'expérience, en diminuant les dépenses au lieu de supprimer complètement ce moyen de transport d'un seul coup, car la population de l'ouest de l'Ontario, par les impôts quelle paie au gouvernement fédéral, contribue aux énormes subventions qui sont accordées aux chemins de fer pour leur permettre d'offrir des services ferroviaires aux agglomérations fortement peuplées, pour des aéroports et un service aérien, ainsi que des hôtels immenses, entre autres. Nous engageons vivement le Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes à tenir compte des citoyens des secteurs ruraux en leur offrant un service ferroviaire minimal mais efficace.

J'ai maintenant une lettre de la Cité de Kincardine.

Monsieur, le Conseil de la Cité de Kincardine croit fermement que le transport public en direction et en provenance de la région du comté de Bruce est tout à fait inapproprié. Au moment de l'interruption du service ferro-

viaire, la Cité de Kincardine a cru que cette mesure était nécessaire pour des raisons économiques, mais elle croyait également qu'un service approprié de rechange serait fourni comme promis. L'expérience nous montre que la



[Text]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. White. The first questioner is Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I really have not got a question but I feel the members of the Committee might be interested in knowing, and indeed the people present, that I do not think there is anyone in the area who has worked harder to get the trains back on the line than the witness that we have in front of us, Mr. Jack White. He has done a remarkable job and he writes to me almost daily and, you know, I will be very glad to get these trains back on because, while I like Jack very much, I am tired of getting letters from him all the time.

**Mr. White:** That is what you are there for.

**Mr. Whicher:** That is right. I agree, and I will be pleased to get letters from you on any occasion, but perhaps if we get the trains back on the lines, you will only write once a week instead of daily.

**Mr. White:** I will, if you get them on. That is a promise.

**Mr. Whicher:** That is the boy. But, Jack, let us not fight about it because we are both on the same side, you know that; and I think you have done a remarkable job. You have got the enthusiasm of the area worked up and, quite frankly, if it was not for the witness in front of us, Mr. Chairman, along with a few other people, I do not think maybe that we would be here today. He is genuinely interested and he has served a great cause, in my opinion.

I have no questions because I agree with the fellow completely.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Whicher. Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Thank you. I agree with the witness also.

I would just like to point out, Mr. Chairman, that the witness previously mentioned an agreement, and there are possibly other agreements within other municipalities and townships within the area which have provided funds and have borrowed money to get the CNR to bring service into the area. I would like to ask whether we can get copies of all the agreements that exist in the whole area down here, of any townships or municipalities, as evidence for our Committee. Would that be agreeable, Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** We will try and get that information for the members, Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, if Mr. Rock does not mind, could I just interrupt for a moment? Mr. Bob Campbell, who spoke this morning, and who is a member from just outside of Owen Sound, the Township of Derby, gave figures this morning as to what the County of Bruce, the County of Grey and the various townships gave. I think that it would be a good idea, as Mr. Rock suggested, that our Clerk or somebody contact Mr. Campbell, who really brought the figures out here today, and ask him if we could get the resolutions by the various townships as to just how much money they gave to the railway companies.

[Interpretation]

population souffre de l'absence de transports publics. En conséquence, le Conseil de la ville de Kincardine estime qu'il faut s'employer activement à offrir à la population du comté de Bruce et environs des transports publics.

Comme chacun sait, le mémoire porte la signature des membres du conseil.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur White. Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Monsieur le président, je veux exprimer un sentiment et non pas poser une question. J'estime que les membres du Comité doivent prendre conscience du fait que M. Jack White s'est acharné à réinstaurer les services ferroviaires. Il a fait un excellent travail et il m'en fait le rapport quotidien. En outre, il faut que ces trains fonctionnent à nouveau car, malgré l'estime que je porte à Jack, ses lettres commencent à m'ennuyer.

**M. White:** C'est là votre rôle, n'est-ce pas?

**M. Whicher:** J'en conviens et j'accueille toutes vos lettres avec plaisir, mais si les choses rentrent dans l'ordre, je recevrai des lettres hebdomadaires et non pas quotidiennes.

**M. White:** Remettez les trains en marche et je vous écrirai moins souvent.

**M. Whicher:** Voilà qui est bien dit. Mais de grâce, Jack, ne nous disputons pas puisque nous nous rangeons tous les deux du même côté, n'est-ce pas? Votre travail est impeccable. Vous avez soulevé l'enthousiasme de votre région. Entre nous, monsieur le président, sans l'aide du témoin et de ses collègues, nous ne serions probablement pas ici aujourd'hui. Il porte un intérêt passionné à cette grande cause.

Je ne tiens pas à l'interroger puisque je suis d'accord avec lui sur toute la ligne.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Whicher. Monsieur Rock.

**M. Rock:** Je vous remercie. Je suis d'accord avec le témoin moi aussi.

Je tiens toutefois à signaler en passant que le témoin a parlé d'une entente quelconque. Il existe peut-être d'autres accords conclus avec d'autres municipalités et comtés dans cette région qui ont reçu des subventions ou qui ont emprunté des sommes pour que le Canadien National desserve la région. Pourrions-nous obtenir des copies de ces ententes et nous en servir comme pièces à l'appui devant le Comité? Êtes-vous d'accord, monsieur le président?

**Le vice-président:** Nous tenterons d'obtenir ces renseignements, monsieur Rock.

**M. Rock:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Monsieur le président, si M. Rock n'y voit pas d'objection, puis-je parler quelques instants? Quand M. Robert Campbell, député de Derby à deux pas de Owen Sound, a pris la parole ce matin, il a donné des chiffres concernant entre autres le comté de Bruce, celui de Grey. Il serait utile, comme l'a suggéré M. Rock, d'inviter le greffier à prendre contact avec M. Campbell qui nous a donné les chiffres nécessaires. Nous pourrions lui demander s'il peut obtenir les résolutions adoptées par ces cantons concernant les sommes qu'ils ont avancées aux sociétés ferroviaires.

## [Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Whicher. The Clerk will try to get this information for the members. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, Mr. White, I think Mr. Noble may have been referring to me here a short while ago when I asked whether or not representation had been made to the Canadian Transport Commission or to the Minister of Transport after the decision by that board to discontinue passenger service. I have a reason for asking these questions and I can assure Mr. Noble I am not just trying to do it for repetition's sake.

I am wondering, Mr. White, regarding the number of people that you have included in your petition, whether or not this type of objection has gone to the Minister of Transport or the Canadian Transport Commission.

**Mr. White:** Over three-quarters of them are all from my home town, besides what has gone in, because I have copies. I wrote to the Minister of Transport, to Mr. Pickersgill and to Mr. Trudeau, and I have copies of it. And the girl over there is the one who did the writing for me.

**Mr. Skoberg:** Keep it up.

**Mr. White:** She did a damn good job, too. Do not kid yourself.

**Mr. Skoberg:** I am wondering whether or not you received an acknowledgement from either the President of the Canadian Transport Commission or the Minister of Transport?

• 1612

**Mr. White:** I did and I am sorry to tell you I have not got them with me. My head was whirling this morning and I forgot them. I have a heck of a pile of letters from Ottawa.

**An hon. Member:** And a lot from Ross Whicher.

**Mr. White:** Yes, and from Mr. Skoberg and Mr. Turner and Mr. Virr down here.

**Mr. Skoberg:** Thank you, that is all.

**Mr. White:** If you would like a copy of them, I will have it done and send them down to you.

**Mr. Whicher:** You will have to bring them by freight.

**Mr. White:** I will take a horse and buggy and make sure I get there.

**The Vice-Chairman:** Mr. White, I would like to ask you a couple of questions. Where do you work now?

**Mr. White:** At the present time, I am a janitor at Bruce generating station, up there at Douglas Point.

**The Vice-Chairman:** Where did you work prior to your present job?

**Mr. White:** I was a section foreman on the CNR on the Kincardine sub. at Kincardine.

**The Vice-Chairman:** Can you give the Committee any idea how you, as a section foreman, got supplies to maintain and repair the track? Can you give us the run-down on that?

## [Interprétation]

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Whicher. Le greffier trouvera sans doute ces renseignements. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, monsieur White, M. Noble songeait peut-être à moi il y a quelques instants quand je me suis demandé si on avait présenté les instances à la Commission canadienne des transports ou au ministre des Transports après que l'on eût décidé d'interrompre le service-passagers. Je tiens à assurer M. Noble que des motifs graves me forcent à poser ces questions et que je ne veux pas simplement m'écouter parler.

Compte tenu du nombre de personnes qui ont signé cette pétition, je me demande, monsieur White, si le ministre des Transports ou la Commission canadienne des transports ont été saisis de cette proposition massive.

**M. White:** Plus des trois quarts des signataires viennent de ma ville et j'ai les preuves à l'appui. J'ai écrit au ministre des Transports, à M. Packersgill et à M. Trudeau, et j'ai copie de ces lettres. La jeune fille que vous voyez là-bas a rédigé cette lettre pour moi.

**M. Skoberg:** Fantastique!

**M. White:** Elle a fait un travail extraordinaire! Ne vous méprenez pas.

**M. Skoberg:** Le président de la Commission ou le ministre des Transports ont-ils accusé réception de cette lettre?

**M. White:** Oui, et malheureusement je dois vous dire que je ne les ai pas apportées. Je n'avais plus ma tête à moi ce matin et je les ai oubliées. J'ai un monceau de lettres en provenance d'Ottawa.

**Une voix:** Et beaucoup de Ross Whicher.

**M. White:** C'est exact, et aussi des lettres de M. Skoberg, de M. Turner et de M. Virr.

**M. Skoberg:** Je vous remercie.

**M. White:** Si vous en voulez des exemplaires, je les ferai photocopier et je vous les enverrai.

**M. Whicher:** Il faudra utiliser un train de marchandises.

**M. White:** Je prendrai un cheval et une carriole afin d'être sûr d'arriver à destination.

**Le vice-président:** Monsieur White, j'aimerais vous poser une ou deux questions. Où travaillez-vous maintenant?

**M. White:** A l'heure actuelle, je suis concierge à la centrale de Douglas Point à Bruce.

**Le vice-président:** Où travailliez-vous avant?

**M. White:** J'étais contremaître de section du CN à la subdivision de Kincardine.

**Le vice-président:** Pouvez-vous nous dire comment en tant que contremaître de section, vous avez obtenu du matériel pour entretenir et réparer la voie? Pouvez-vous nous donner quelques explications?



[Text]

**Mr. White:** Yes. During my years as a foreman on the railroad, they took the steam off and put the rail liner on. This here gentleman was talking about Moorefield. I happened to be foreman in Moorefield at the time the first rail liner came down that track. Everything then just seemed to do downhill. Our supplies were getting slack but we kept on going.

Eventually, I got home to my own town where the senior foreman has retired and I carried on there the best I could. I even ordered a hundred crossing planks, and I got the answer, "What the devil do you want them for?" I had all the railroad crossings to look after, mind you; 28 miles of fences to look after, and highway crossings on top of that; and had to clean the brush off and keep the right-of-way clean. How do you expect three men to do it? It is impossible.

Besides, I have ordered ballast to upgrade that track. No siree. I ordered two years in a row, 400 ties apiece. I never saw those ties while I was there. Where they went, I do not know.

It is just like the figures they have in the report here, the cost and revenue and loss of a passenger train. I do not believe those figures—never did. And if there is a man in here doubting my word, he had better step up now and say so. There is one station, and one subdivision alone in that station, in 1966, 1967 and 1968, over \$17,000 each year—and they have got it down here just \$17,000 for the whole damn sub. Now, where do you get that? That is not counting what the conductor sold on the train or the other stations along the line. Now, can you figure that out?

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. White. Are there any further questions?

**Mr. Howe:** I would just like to comment that we have heard several statements about the costing figures and they were referred to like the story of *Alice in Wonderland*.

**Mr. White:** Right.

**Mr. Howe:** Do you agree with that?

**Mr. White:** Yes.

This morning, when Mr. Veenis was sitting here—and I forget who the gentleman was who was asking him—he was asked whether the railway was upgraded or downgraded when they discontinued the service. He never answered your question, whoever that gentleman was. Do you know where he went from? He told you about the rail liners running from Sarnia to London and Toronto. Sure, they have got damn good coaches on that, I will agree with you; but he did not say anything about the rest of them and the tracks up our way, because we never got the material to keep it in shape.

The last time I took a train ride was when I heard they were coming off. I left Toronto on the Sarnia-London train. I got in that coach and do you know what my wife said to me? "Whew". I said, yes. I started to swear. She said, "what are you swearing about". I said, "My God, look what I am sitting in". I was sitting in an up-to-date rail liner coach and I enjoyed that ride to Sarnia.

But, believe you me, from there on, I did not, because we got in a old type of rail liner that rocked and rolled—it just shows you how bad the tracks were. And the engineer told me that the springs were finished in the darn coach, because I rode in front talking to him, and we got into kincardine. The next morning, that train should have been

[Interpretation]

**M. White:** Oui. Au cours de ma carrière de contremaître des chemins de fer, j'ai vu la passage de la locomotive à vapeur à l'autorail. Ce monsieur, ici, a d'ailleurs parlé de Moorefield. J'étais contremaître à Moorefield lorsque le premier autorail est entré en service. Puis, tout a semblé aller de mal en pis. Le matériel se faisait rare mais nous faisions notre possible.

Finalement, je suis retourné dans ma ville natale après que le chef-contremaître ait pris sa retraite et j'ai rempli mes fonctions du mieux que j'ai pu. Il m'est même arrivé de commander une centaine de traverses et pour toute réponse, on m'a dit: «Pourquoi diable les voulez-vous?» Il fallait que je m'occupe des passages à niveaux, et cela représentait quelque chose comme 28 milles de palissade et en plus, il fallait que je nettoie le site. Comment voulez-vous que trois hommes y arrivent? C'est impossible.

De plus, j'ai commandé du ballast pour réparer la voie. Bernique! J'ai renouvelé ma commande de 400 traverses pendant deux ans. Je n'en ai jamais vu une. Où sont-elles allées, je ne sais pas?

C'est comme pour les chiffres sur le prix de revient, les recettes et les pertes d'un train de voyageurs qu'il y a dans ce rapport. Je ne crois pas ces chiffres, je ne les ai jamais crus. Et si quelqu'un met ma parole en doute, il ferait mieux de le dire carrément. Il y a une gare et une seule subdivision dans cette gare, et en 1966, 1967 et 1968, les recettes ont dépassé \$17,000 par année, et ici la subdivision a rapporté à elle seule \$17,000. Comment parvient-on à ces chiffres? Cela ne tient pas compte de ce que le contrôleur a vendu à bord du train ou dans les autres gares le long de la ligne. Comment parvient-on à ce chiffre?

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur white.

Y a-t-il d'autres questions?

**M. Howe:** J'aimerais simplement faire remarquer que beaucoup estiment que ces chiffres sur le prix de revient tiennent de la fable.

**M. White:** C'est exact.

**M. Howe:** Êtes-vous d'accord?

**M. White:** Oui.

Ce matin, lorsque M. Veenis était là, quelqu'un dont je ne me souviens plus du nom, malheureusement, lui a demandé dans quel état était la ligne lorsqu'on a décidé de la supprimer. M. Veenis n'a jamais répondu à cette question. Savez-vous d'où il venait? Il vous a parlé des autorails qui assurent le service entre Sarnia, London et Toronto. Ce sont d'excellents trains, je suis d'accord avec vous, mais il n'a rien dit à propos des autres et à propos des voies dans notre coin, parce que nous n'avons jamais eu le matériel pour les maintenir en état.

La dernière fois que j'ai pris le train, c'est quand j'ai entendu qu'on allait les supprimer. J'ai pris le Sarnia-London à Toronto. Je suis monté dans ce wagon et savez-vous ce que ma femme m'a dit? «Saperlipopette!» Je lui ai répondu, oui. J'ai commencé à jurer. Elle m'a alors demandé pourquoi je jurais, et je lui ai répondu: «Mais, regarde où je suis assis». J'étais assis dans un wagon d'autorail ultramoderne et j'ai vraiment apprécié ce voyage à Sarnia.

Mais, croyez-moi, à partir de Sarnia, cela n'a plus été la même chose, car nous sommes montés dans un vieil autorail qui nous a secoués et brinquebalés, démontrant s'il était besoin l'état des voies à cet endroit. J'ai discuté avec le mécanicien pendant le voyage et il m'a dit que les

[Texte]

down the track at least 50 miles, and when I went to work, here it was, sitting in front of the station. It had broken down.

The same way in the winter time. I had ordered a snow-plough out on a Sunday afternoon to be up there Sunday night, to go out ahead of it, and I have seen 22 people get on that train that night and it was storming. My daughter got on. Do you know what time they got into Toronto? At a quarter to five in the morning, because they would not bring that snow-plough up. I drove three miles out in the country through drifts to see a certain area where I knew she would be drifting. He went through her and believe-you-me, the next morning when I got out, there were pieces of rail line all along the track. That same night when he went through it, he got only 14 miles out in the country and there he was. They had to order another engine from Palmerston and a snowplow up in order to get him out. That is what time they got into Toronto, because my daughter told me that herself.

• 1607

I know we are in a snow belt area. It takes a lot of plows to go up and down those tracks. That is what we are paying for, transportation. That is what we need.

I have gotten to this age now, come down to law, I cannot even drive long distances. I am not permitted for health reasons. If I want to go to Toronto, I have to get my son. As far as pollution goes, boy oh boy! I was in Toronto here not long ago on the corner of Bathurst Street watching those diesels and those trucks go. Whew! Boy, the air was really blue. I said to my wife, let us get out of here. I came home to where there was fresh air.

**Mr. Whicher:** Do not come to Ottawa, Mr. White. It is even worse.

**Mr. White:** I know that, and it is a damn sight worse to get out of it too. I found that out last summer.

**The Vice-Chairman:** Are there any further questions?

**Mr. Howe:** I would just like to make one comment to Mr. White. You spoke about the rail line that they put on here some years ago to give us service up here. Those railiners were 20 years old when they were brought up here, and they had been used in the commuter service in Montreal for years before they were brought here. So how do they expect them to be comfortable, and the kind of transport that the people wanted.

**Mr. White:** I agree with you, sir. The day they took that railiner down further south—I was out there. They were stopping here and there to give people a ride, just to see what it was like. Believe me!

**The Vice-Chairman:** We have a brief here from the Huron Township Council, and they would like Mr. White to read it. It is just a short note.

**Mr. White:**

To the Board of Transport:

This is a brief, re: the discontinuing of train service to the Ripley and Kincardine areas.

We as a council feel that this is a step backwards, as the trend is to progress rather than regress.

[Interprétation]

ressorts passaient à travers les banquettes dans les wagons et nous sommes enfin arrivés à Kincardine. Le matin suivant, quand je suis parti travailler, ce train qui aurait dû se trouver à 50 milles d'ici, était encore devant la gare. Il avait rendu l'âme.

C'était la même chose en hiver. J'avais demandé un chasse-neige le dimanche après-midi pour le dimanche soir, pour qu'il déblaye la voie, et ce soir-là 22 personnes dont ma fille sont montées à bord du train dans la tempête. Savez-vous combien de temps il a mis pour arriver à Toronto? Il est arrivé à cinq heures moins le quart du matin, tout simplement parce qu'on n'avait pas voulu me donner ce chasse-neige. J'ai conduit pendant trois milles pour inspecter à certains endroits où je savais qu'il y aurait des dégâts, et croyez-moi, le lendemain matin il y avait des morceaux de rail tout le long de la voie. Cette même nuit, il s'y est risqué et après quatorze milles seulement, le voilâ en panne. Il a fallu faire venir un autre moteur d'engin de Palmerston et le sortir avec un chasse-

neige. C'est ainsi que cela se passe à Toronto. C'est ma propre fille qui me l'a raconté.

Je sais que nous avons plus de neige que les autres. Le déblayage des voies nécessite beaucoup de chasse-neige. Mais nous payons pour cela. Nous avons besoin de moyens de transport.

Je suis vieux et, pour des raisons de santé, je n'ai plus le droit de conduire sur de longues distances. Il faut que je demande à mon fils de m'emmener à Toronto. Ne parlons pas de la pollution! Il n'y a pas longtemps, je me trouvais à Toronto, au coin de la rue Bathurst en train de regarder passer tous ces diesels et camions. Bon Dieu! On pouvait couper l'air avec un couteau. J'ai dit à ma femme: «rentrons respirer de l'air frais».

**M. Whicher:** Venez à Ottawa, monsieur White, c'est encore pire.

**M. White:** Je sais, il est encore plus difficile d'y échapper. C'est ce que j'ai découvert l'été dernier.

**Le vice-président:** Est-ce qu'il y a d'autres questions?

**M. Howe:** Permettez-moi de faire une observation. M. White vient de parler du train que l'on a mis en service il y a quelques années pour desservir notre région. Ces autorails avaient déjà vingt ans quand ils sont arrivés ici. Ils ont déjà tout un passé dans le transport des banlieusards de Montréal. Comment voulez-vous alors qu'ils soient confortables et qu'ils correspondent à ce qu'attendent les gens?

**M. White:** Vous avez raison. J'étais là quand ils ont amené cet autorail par ici. Il s'est arrêté ici et là pour montrer ce que c'était aux gens du coin. Si vous aviez vu ça!

**Le vice-président:** Le Conseil municipal de Huron a demandé à ce que M. White lise leur exposé. Il est très court.

**M. White:**

Au Comité des transports:

Cet exposé concerne la suppression du service ferroviaire dans les régions de Ripley et Kincardine.

Le Conseil est d'avis que cette mesure constitue un pas en arrière et non pas de l'avant comme il faudrait.



## [Text]

We find that since service has been curtailed, conditions in our township on the Canadian national Railway have deteriorated greatly. One good example of this is that our Reeve of the Township, whose farms abutt the railway, has found that railway fences damaged in the winter of 1970-71 have not yet been repaired.

I was talking to that man's wife last night. I know who she is, and she told me about it because I asked her. They had to rush her husband to the hospital just the other day, and I was finding out how he was getting along. I asked her about that, and that is still that way.

It has also been noticed that CNR trucks travel over many of our roads to check crossings.

Our council wonders why the Board of Transport can cut rail service off so freely when it requires only one reasonable objection to stop the closing of a road in the rural township.

We also feel that because railway lines to small communities do not show a profit, it is no reason to discontinue service. If we were to use this criteria, many of our roads which must be maintained to provide service to rural residents would be left unserved.

To summarize, we believe that the Board of Transport is not considering all the pros and cons of the relinquishing of regular railway service.

Yours truly,  
Russell Stanley, Reeve  
(signed).  
Earl Tout, Clerk  
(signed).  
Huron Township Council.

**The Vice-Chairman:** Is it the wish of the Committee to have this filed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** Are there any further questions? This completes the hearing of Mr. Jack White from Kincardine, Ontario. On behalf of the Committee I would like to thank Mr. White.

Now I have Mr. K. G. Shellington from Hanover, Ontario, a private citizen, I believe.

I would like to point out to the members of the Committee that we have received several letters from interested citizens. Is it the wish of the Committee that the letters be printed as an appendix?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** Mr. Shellington.

**Mr. K. G. Shellington:** Mr. Chairman, members of the Committee, and ladies and gentlemen, I first wish to point out that I am not submitting this in any official capacity, but just as an interested citizen of Hanover.

As you are well aware, all public transportation was eliminated in the triangular area from Goderich, Kincardine, Southampton, Owen Sound, through the former railway centre of Palmerston, and south to Guelph.

This reasonably fast and efficient means of public transportation vanished from the area outlined above, when by order of the Canadian Transport Commission, all rail lines ceased to operate on November 1, 1970.

## [Interpretation]

La suppression de ce service a entraîné une détérioration sensible des conditions de vie dans notre municipalité. Je vous cite en exemple le président du Conseil municipal qui a une ferme qui donne sur la voie ferrée. Il a constaté que la clôture qui avait été endommagée en 1970-1971 n'a toujours pas été réparée.

Hier soir, j'ai parlé avec sa femme. Je la connais et elle m'en a parlé sur ma demande. L'autre jour, on a dû emmener son mari à l'hôpital et je voulais savoir comment il allait. Elle m'a dit à cette occasion que «la clôture se trouve toujours dans le même état».

Nous avons également remarqué que les camions du CN empruntent nos routes pour aller vérifier les passages à niveau.

Nous nous demandons comment il se fait que la Commission des transports supprime si facilement un service lorsqu'il suffit d'une simple intervention pour qu'une route rurale ne soit pas fermée.

Nous pensons également que l'absence de bénéfices n'est pas une raison pour supprimer les lignes qui desservent les petites communes. Selon ce critère, si on veut être logique, il ne faudrait plus réparer un certain nombre de routes rurales qui ne sont utilisées que par quelques habitants.

En résumé, nous ne sommes pas convaincus que la Commission des transports ait réfléchi à tous les aspects qui parlent pour ou contre la suppression d'un service ferroviaire régulier.

Avec nos salutations distinguées,  
Russell Stanley, magistrat  
(signature)  
Earl Tout, greffier  
(signature)  
Conseil municipal de Huron.

**Le vice-président:** Est-ce que le Comité est d'accord pour annexer cet exposé au procès-verbal?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Est-ce qu'il y a d'autres questions? Nous venons d'entendre le témoin de Kincardine, M. Jack White, que je remercie au nom du Comité.

Je donne la parole à M. K. G. Shellington de Hanover dans l'Ontario. Je pense qu'il parle en son propre nom.

Le Comité a reçu plusieurs lettres envoyées par les intéressés à titre personnel. Est-ce que le Comité désire les joindre en annexe au procès-verbal?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Monsieur Shellington.

**M. K. G. Shellington:** Monsieur le président, messieurs les députés, mesdames et messieurs, je tiens à souligner que je ne représente pas un groupe spécifique, mais que je parle en tant que citoyen de Hanover.

Vous savez que tous les moyens de transport commun dans le triangle que forment les municipalités de Goderich, Kincardine, Southampton, Owen Sound, l'ancienne gare de Palmerston et Guelph, au sud, ont été supprimées.

La suppression de ce moyen de transport en commun relativement rapide et efficace s'est faite sur ordre de la Commission canadienne des transports qui a décidé la mise hors-service de tous les lignes le 1<sup>er</sup> novembre 1970.

## [Texte]

• 1622

Since moving to Hanover, our family has had occasion to use the former train service to Toronto many times, and contrary to reports, it seemed to be well patronized, and at times benches and chairs had to be put in use at Guelph before departing for Toronto.

Surely the people in this area are justly entitled to at least a minimal rail liner service to Toronto.

This former service meant very much to the residents of the area who have no other means of transportation. Frequently local people find it necessary to travel to Toronto to consult specialists about health problems or to make connections for other travel. Very often these are elderly people who find taxi fare to Toronto much too expensive for their limited means, and the only other alternative, the long bus route via Kitchener, is too tiring. There is a bus that runs from Hanover to Kitchener. It leaves about 7.30 a.m. and you can make connections for Toronto there but you do not get into Toronto until after 12 noon.

I had occasion to have to go to attend a conference last January in Toronto and I had to be there before 11.00 a.m. on Saturday, which meant hiring a taxi to go to catch a bus there on the evening of the day before, and the extra expense of staying at a hotel and so on. Coming back it was even more pathetic. We left Toronto at 4.30 in order to catch a bus to come right back to Hanover. We left at 4.30 on a bus to Kitchener, and after a three-hour wait we got a bus back up to this part of the country. We arrived in Hanover at 10.45 p.m.

From press reports I understand the operation of passenger service to be continued between Guelph and Toronto will be subsidized by tax dollars, and also that public transportation in the cities is to be subsidized.

Why should the people in areas such as ours, where their transportation has been discontinued, have any portion of their tax dollars directed towards subsidizing transportation for those living in areas who have access to several modes of transportation?

Having lived most of my adult life in the city, the fact that this area had train service greatly influenced our decision to locate in Hanover when I retired. It seemed almost unbelievable when reports were first circulated that this necessary service would be cut off. This decision by the Transport Committee to grant the railways permission to discontinue service in this area should not have been made. It was a very backward step and will seriously affect the development of the community.

I know of one instance where people have sold their property in Port Elgin and moved back to London after the train service was disconnected.

At the present time our town has two railway lines passing through it, the CNR and the CPR, used for freight only. Surely a friendly agreement could be arranged for a satisfactory passenger service on one of the lines to Toronto, especially when maintenance costs of roadbeds, bridges, etcetera, still have to be provided for.

Surely the railways have a moral obligation and responsibility. When the pioneers of this area made the land available to them, it was with the understanding that train service would always be available.

An article recently in the daily press stated that the Department of the Postmaster General expected to show a loss of \$100 million on the year's operations for 1971. It

## [Interprétation]

Depuis que nous avons déménagé à Hanover, nous nous sommes rendus bien souvent à Toronto par chemin de fer, et, contrairement à ce qui se dit, il semblait y avoir beaucoup de voyageurs et parfois même il fallait ajouter des chaises et des banquettes à Guelph avant le départ pour Toronto.

La population de cette région a quand même droit à être reliée à Toronto ne serait-ce que par un service minimum d'autorail.

L'ancienne ligne de chemin de fer rendait de grands services aux habitants de la région qui n'avaient pas d'autres moyens de transport. Souvent, les gens sont obligés de se rendre à Toronto pour consulter un spécialiste lorsqu'ils ont des problèmes de santé ou pour prendre une correspondance pour d'autres destinations. Il s'agit bien souvent de personnes âgées pour qui le taxi jusqu'à Toronto est bien trop coûteux, si bien qu'il leur reste uniquement la possibilité de prendre l'autobus qui passe par Kitchener, ce qui est un long detour et un voyage très fatigant. Il y a en effet un autobus reliant Hanover à Kitchener. Il quitte Hanover à 7 h 30 le matin et il y a moyen d'y faire la correspondance pour Toronto mais on n'y arrive qu'à midi.

Au mois de janvier dernier, je devais être à Toronto à 11 heures du matin pour participer à une conférence; j'ai dû prendre un taxi pour me rendre à l'autobus la veille au soir, et je ne parle pas des frais d'hôtel et le reste. Le retour fut encore plus mouvementé. Nous dûmes quitter Toronto à 16 h 30 de façon à pouvoir prendre l'autobus de Hanover. Ayant quitté Toronto à 16 h 30 à bord d'un autobus se rendant à Kitchener où nous avons été obligés d'attendre pendant trois heures l'autobus à destination de Hanover où nous sommes arrivés à 22 h 45.

J'ai lu dans les journaux que le service-voyageurs entre Guelph et Toronto serait subventionné grâce à l'argent des impôts, de même d'ailleurs que les services de transport en commun dans les régions urbaines.

Pourquoi les habitants de notre région qui ne disposent plus du service ferroviaire devraient-ils subventionner de leurs impôts le transport en commun dans les régions où l'on peut choisir entre plusieurs modes de transport?

J'avais vécu la majeure partie de ma vie d'adulte en ville et la décision de déménager à Hanover fut prise en grande partie en raison de l'existence d'une ligne de chemin de fer. Au début, c'est à peine si nous voulions croire que cette ligne serait supprimée. La Commission des transports n'aurait pas dû autoriser la suppression de cette ligne. Ce fut une mesure rétrograde qui aura des effets très préjudiciables sur le développement de la région.

Je connais des gens qui ont vendu leur maison à Port Elgin pour retourner à London après la suppression du service ferroviaire.

Deux voies de chemin de fer traversent le village à l'heure actuelle, mais le CN et le CP ne les utilisent que pour le transport des marchandises. N'y aurait-il pas moyen d'arriver à un accord à l'amiable en vue du transport des voyageurs jusqu'à Toronto, au moins sur une de ces deux voies, d'autant plus que l'entretien de celles-ci, des ponts et des autres installations doit de toute façon être assuré.

Les sociétés ferroviaires ont des obligations, des responsabilités morales. Lorsque les premiers habitants de la



## [Text]

seems highly unlikely that postal services will be discontinued in those areas showing a loss.

The Canadian National Railways are government-owned and operated, and recent TV advertising would lead you to believe that they are interested in serving all Canadians.

Perhaps the railways and the federal government should take a second look at their financial operations and priorities. Not long ago over the CBC on TV, it showed five turbo trains sitting idle in Montreal, which according to figures given, represents \$50 million.

It seems to me this money could have been more wisely spent in many ways serving many people in the present isolated areas where the need for proper transportation has become an actual hardship.

Surely when so much has been done recently by our governments to enable the youth of this country to travel from coast to coast, for example, youth hostels, etcetera, a similar amount of concern should be given to those who have contributed to the growth of this country over the past 50 years.

I have added another little note that I typed out after I submitted the original brief.

• 1627

Further to my original brief, may I add the following: in the larger centres there now appears to be increasing use of fast commuter trains and efforts to restrict the use of auto transportation. It is quite foreseeable that extensions of commuter systems and limitation on the use of the auto will increasingly occur in Toronto, and very likely in not too many years similar trends will occur in other centres in this area, such as Guelph, London, Kitchener, etc.

In the April, 1972 issue of *The Municipal World* the Ontario government has suggested that the new structure of government will be taking into account the growing social and economic structure of the province. This would suggest that antipollution and other factors could also play their part in the restriction of auto and bus transportation in favour of mass transit systems by rail.

I am very encouraged to learn that the Province of Ontario has called for a moratorium on all pending applications for passenger train service discontinuance until a detailed study of passenger transport in Canada has been carried out.

As a retired banker and a civil-minded citizen, I strongly urge that amendments be made to the National Transportation Act to ensure that the term "unecomonic" as applied to a railway service is defined in as wide a sense in relationship to the economy and needs of the region involved, rather than in its narrow bookkeeping sense at present.

I sincerely hope this hearing will result in the re-establishment of adequate train service in our area.

Respectfully submitted.

## [Interpretation]

région mirent cette bande de terre à leur disposition, il avait été bien entendu que le service ferroviaire serait toujours assuré.

Un article paru récemment dans les journaux signalait que le ministère des Postes prévoyait une perte de 100 millions de dollars pour l'année financière 1971. Or, il est peu probable que les services postaux soient interrompus dans les régions où ils sont déficitaires.

Le CN appartient au gouvernement et une récente émission publicitaire à la télévision laissait entendre que les chemins de fer doivent servir l'ensemble de la population canadienne.

Il serait bon que les sociétés ferroviaires et le gouvernement fédéral examinent de plus près leurs opérations financières et leurs priorités. Une émission récente à la télévision de Radio-Canada montrait cinq «turbotrans» garés à Montréal, et ce matériel, nous dit-on, a coûté 50 millions de dollars.

J'estime que cet argent aurait été plus sagement dépensé au service des populations des régions isolées où le manque de moyens satisfaisants de transport suscite de sérieuses difficultés.

A une époque où nos gouvernements ont pris toute sorte de mesures pour permettre aux jeunes de parcourir le pays d'un bout à l'autre, il serait bon qu'on fasse quelque chose pour ceux qui depuis plus de cinquante ans contribuent à la construction de notre pays.

J'ai ajouté encore quelques lignes au texte original de mon mémoire.

J'aimerais ajouter quelques choses à mon mémoire; dans les agglomérations plus importantes, il semble que l'on utilise de plus en plus les trains rapides de banlieue, afin de diminuer l'usage de la voiture privée. Il est facile de prévoir que l'on augmentera le réseau de train de banlieue à Toronto pour diminuer de plus en plus l'usage de l'automobile, et dans peu de temps la même chose se produira dans d'autres agglomérations de cette région, par exemple, à Guelph, à London, à Kitchener, et ailleurs.

Dans l'édition d'avril 1972 de *The Municipal World*, le gouvernement ontarien a dit que la nouvelle structure du gouvernement tiendrait compte de la croissance sociale et économique de la province. Cela voudrait dire que la lutte contre la pollution et d'autres facteurs pourraient également jouer leur rôle dans la restriction de l'usage des automobiles et du transport par autobus en faveur d'un réseau massif de transit par chemin de fer.

Il me fait plaisir d'apprendre que la province de l'Ontario a décrété un moratoire sur toutes les demandes en suspens en vue de l'interruption de tout service de trains de voyageurs jusqu'à ce qu'une étude détaillée du transport de voyageurs au Canada ait été effectuée.

En tant que banquier à la retraite et citoyen à l'esprit civique, je demande fortement que l'on apporte des amendements à la Loi nationale sur les transports afin d'assurer que l'expression «non économique» telle qu'elle est appliquée à un service de chemins de fer soit définie dans un sens large en rapport avec l'économie et les besoins de la région intéressée, plutôt que dans son sens étroit de comptabilité, comme c'est le cas actuellement.

J'espère sincèrement que la présente audience aura pour résultat le rétablissement d'un service ferroviaire approprié dans notre région.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Shellington.

I think we should be fair to the Canadian National Railways. It is my understanding that the turbo trains are owned by United Aircraft Corporation, they are being tested on the CNR lines, and, if they are successful, and we hope they are, they will be leased or rented to the CNR on a yearly basis. So actually the CNR, the government, or the people of Canada presently have no investment in these trains.

**Mr. Shellington:** That was just the impression that I got from a CBC broadcast.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. Are there any further questions? If not, this completes the brief of Mr. Shellington and, on behalf of the Committee, I would like to thank him for coming here today.

**Mr. Shellington:** Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Next is Mr. H. E. Schlenker from Port Elgin, Ontario, a private citizen.

**Mr. H. E. Schlenker (Port Elgin, Ontario, Private Citizen):** Mr. Chairman, honourable gentlemen, ladies and gentlemen, my interest in railroading goes back to when I was a boy. I wanted to get work on the railroad, but when I went to Stratford I was told by a number of people that my chances of getting into railroading were very, very small, since I had not a father or an uncle to pull for me. As you see, I never got into the railroad.

**Mr. Noble:** You were lucky.

**Mr. Schlenker:** Much has been said today, but there is one thing on which I would like to comment. I do not believe the figures that we get are true on the losses of these six lines.

As you recall, about eight, nine or ten years ago they took the day-liner off to Meaford, and then the railroad told the towns along that line that if they would put up the loss, which then was quoted at \$30,000, they would continue running it.

Now I understand the losses are about \$480,000 for these six lines.

**Mr. Noble:** They are \$720,000.

**Mr. Schlenker:** That is over \$100,000 per line.

**Mr. Noble:** This is the CNR's estimate.

**Mr. Schlenker:** We should get a breakdown of these costs. I do not believe that figure. For instance, you have three men on a rail-liner and they make approximately \$10,000, which is \$30,000 a year. A rail-liner is worth maybe \$200,000 and the depreciation on that over 20 years is maybe another \$20,000. The repairs perhaps are another \$20,000. Just using rough figures, I think you could run a rail-liner for \$100,000. But what about the tickets you sell? I have travelled many a time to Toronto and usually there are about 20 passengers on board, which means about \$40,000 or \$50,000 a year. Of course I do not have the accounting figures so I cannot be accurate but I do not believe the figures which are given to us. They should be broken down into exact details so that we know what they put in and what they do not. For instance, they can use all the cost of maintaining the roadbeds on the rail liner.

[Interprétation]

Je vous soumets ce mémoire respectueusement.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Shellington.

Je crois qu'il faudrait être juste envers le CN. Je crois comprendre que les turbos-trains appartiennent à la *United Aircraft Corporation*, bien que les essais aient lieu sur les lignes du CN, et si ces essais sont réussis, et nous espérons qu'ils le seront, ces trains seront loués, au CN pour une période d'un an. Actuellement le CN, le gouvernement ou la population du Canada n'ont aucun investissement dans ces trains.

**M. Shellington:** C'est l'impression que j'avais eu à la suite d'une émission à Radio-Canada.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres questions? Si non, ceci termine le mémoire de M. Shellington, et au nom des membres du Comité, j'aimerais le remercier d'être venu ici aujourd'hui.

**M. Shellington:** Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Nous avons ensuite M. H. E. Schlenker de Port Elgin (Ontario) qui est ici à titre de simple citoyen.

**M. H. E. Schlenker (Port Elgin (Ontario), simple citoyen):** Monsieur le président, honorables députés, mesdames et messieurs, je m'intéresse aux chemins de fer depuis ma tendre enfance. J'ai toujours voulu aller travailler sur les trains, mais lorsque je suis allé à Stratford, beaucoup de gens m'ont dit que mes chances d'obtenir un emploi de cheminot était très réduite, car mon père ou l'un de mes oncles ne pouvaient pas m'aider à y obtenir un emploi. Comme vous le voyez, je n'ai jamais pu travailler sur les chemins de fer.

**M. Noble:** Vous avez été chanceux.

**M. Schlenker:** On a dit beaucoup de choses aujourd'hui, mais j'aimerais faire une observation. Je ne crois pas que les chiffres du déficit des six lignes de chemins de fer soient exacts.

Si vous vous souvenez bien, il y a neuf ou dix ans on a retiré l'autorail de Meaford, et ensuite la compagnie de chemin de fer a averti les villes qui étaient situées sur cette ligne, que si elles voulaient combler le déficit, qui était alors de quelque 30,000 dollars, le service serait maintenu.

Maintenant, je crois comprendre que le déficit est de l'ordre de \$480,000 pour ces six lignes de chemin de fer.

**M. Noble:** Il est de \$720,000.

**M. Schlenker:** Il est donc de plus de \$100,000 par ligne.

**M. Noble:** C'est l'évaluation faite par le CN.

**M. Schlenker:** Il nous faudrait des détails. Je ne crois pas à ce chiffre. Par exemple, il y a trois employés sur un autorail, qui gagnent environ \$10,000, ce qui représente \$30,000 par année. Un autorail vaut peut-être \$200,000, et l'amortissement sur vingt ans représente \$20,000 supplémentaires. Les réparations s'élèvent peut-être également à \$20,000. Je me sers ici de chiffres approximatifs, mais je crois qu'un autorail coûte \$100,000 par an. Mais les billets? Je suis allé à plusieurs reprises à Toronto, et il y a habituellement 20 passagers dans le train, ce qui veut dire à peu près \$40,000 ou \$50,000 par année. Naturellement, je n'ai pas les chiffres de la comptabilité; par conséquent, je ne puis être exact, mais je n'ai pas confiance dans les chiffres qui nous sont donnés. Il faudrait qu'il y ait une ventilation afin que nous puissions savoir ce qu'ils comprennent. Par exemple, ils pourraient comprendre tout le coût de l'entretien de l'assise de la voie du rail liner.



[Text]

• 1632

To read my brief, gentlemen, as I observe things, I am a very curious sort of person. When a train stops or when something happens, I am the first one to get there to see what is wrong and why we are held up. I have been a railway passenger for more than 50 years. Much has been said about the railroad which I will not repeat. However, I will speak of some of the experiences I have had as a passenger on our railways.

While I was travelling to Toronto, an arthritic gentleman was on the train. He was unable to negotiate the steps. Crew members helped him on, so they must have known of his condition. However, when he wanted to detrain no one was there to help him. I had to help him down. By this time, not one crew member was in sight.

One morning going to Toronto, the railcar had only one motor working. With rain and leaves falling the car was unable to negotiate one of the grades. I asked the motorman why he did not use sand. He said, "This thing is out of sand." I told him he would have to give hell to someone about this situation. He replied that if he said anything on one would pay any attention to what he said. The conductor swept sand off the roadbed, put it on the rail, and in this manner we eventually got to Palmerston.

On another evening on a trip to Toronto, the railcar—let me add this, of all things—ran short of oil at Harriston. The crew decided to wait for the Owen Sound car and hooked the two together. After clearing some snow away, this man said, "To hell with it. This is not my job." There were six railway employees standing around and not one would lift a finger to do something about it. I understand that according to railway rules, a conductor can commandeer any railway employee in cases like this.

I was on a train on the day of the big storm in 1946 and the conductor, Mr. Stone—maybe you know him; I was amazed as he was a man 63 years of age at that time—buttoned up his coat, walked back two miles to Park Hill and commandeered a telegraph crew to shovel snow. Every man in the crew shovelled snow for hours.

To get back to our shortage of oil, finally someone suggested, "Why do you not get the local oil dealer to supply some oil?" "After a 20-minute wait we finally got some oil. We were off to Palmerston when a few miles out of Drayton the lead car hit a snowbank and broke the centre window. The motorman refused to take the train any further. "Let them send a locomotive from Palmerston." Another 45-minute wait. If the crew cared for the passengers, all they would need to have done was to switch the two cars around and in five minutes we could have been off to Guelph.

Since the train has been discontinued here, I have taken my car to Guelph and have taken the train to Toronto. On my last trip the train to Toronto was an hour late, and the next day returning, 15 minutes late. Late trains seem to be the order of the day. A trip to Montreal on the Rapido had two delays. Why there should be a delay on a double track is beyond me. After these many years of experiences, I wondered whether the dispatcher took time off to finish his cup of coffee before he gave the train the clearance. In the steam era I spent many hours standing on the platform or in baggage cars in Palmerston listening to stories and jokes. The thing that struck me most is that no one is in a hurry. It is more important to finish the story than to get the train away a minute or two earlier.

[Interpretation]

Pour en revenir à mon mémoire, messieurs, j'observe ce qui se passe car je suis très curieux; lorsqu'un train s'arrête, ou qu'un incident se produit, je suis toujours le premier à aller voir ce qui se passe. Il y a 50 ans que je voyage par chemin de fer; j'ai entendu bien des choses au sujet des chemins de fer que je ne répéterai pas. Pourtant, je puis parler de certaines de mes expériences de voyages en train.

En allant à Toronto, un des voyageurs avait de l'arthrite et comme il ne pouvait monter les marches du wagon, des employés l'ont aidé. Ces employés connaissaient donc son état, et pourtant à l'arrivée, personne n'était là pour l'aider à descendre: c'est moi qui a dû le faire.

Un matin que je me rendais à Toronto, il n'y avait qu'un moteur qui fonctionnait; et avec la pluie et les feuilles qui tombaient, le train ne pouvait monter la côte; j'ai alors demandé au conducteur pourquoi il n'utilisait pas de sable. Il m'a répondu: «Il n'y en a plus», et lorsque je lui ai dit qu'«il devrait sermonner quelqu'un», il m'a répondu que s'il disait quelque chose, personne n'y ferait attention. Le conducteur a pris du sable de l'assise de la voie et l'a répandu sur les rails de sorte que nous avons pu nous rendre à Palmerston.

Une autre fois, au cours d'un voyage à Toronto, le train est tombé en panne de mazout à Harriston; l'équipage décida d'attendre le train d'Owen Sound et on accrocha les deux ensemble; après avoir nettoyé un peu de neige, un conducteur a dit: «Au diable, ceci n'est pas mon travail». Six cheminots étaient là mais personne n'a levé le petit doigt pour faire quelque chose, et pourtant, d'après le règlement des chemins de fer, un conducteur peut ordonner à tout cheminot de l'aider dans un tel cas.

Je voyageais en train un jour de grande tempête, en 1946, et le chef de train, M. Stone, peut-être le connaissez-vous, qui avait 63 ans à l'époque, a mis son manteau et s'en est retourné à Park Hill, à 2 milles de là, il a ordonné à une équipe s'occupant du télégraphe de pelleter la neige. Tous ont pelleté pendant des heures.

Pour en revenir à notre train qui manquait de mazout, quelqu'un a finalement dit: «Pourquoi ne pas demander à un fournisseur de mazout local?» Et après vingt minutes, on en a obtenu. Nous partions pour Palmerston lorsque, à quelques milles de Drayton, le wagon de tête a heurté un banc de neige et le pare-brise du centre s'est brisé. Le conducteur a refusé de continuer et a dit: «Qu'on envoie une locomotive de Palmerston». Une autre attente de 45 minutes. Si le personnel avait tenu compte des voyageurs, il lui aurait suffi d'intervertir les deux wagons, et en cinq minutes nous aurions pu repartir pour Guelph.

Puisque le train y a été supprimé, j'ai pris ma voiture pour me rendre à Guelph, puis j'ai pris le train pour Toronto. Lors de mon dernier voyage, le train pour Toronto avait une heure de retard, et au retour le lendemain, il avait quinze minutes de retard. Il semble que les retards soient devenus une habitude. Un voyage à Montréal par le Rapido a accumulé deux retards. Pourquoi y a-t-il des retards sur une double-voie? Ceci me dépasse. Après toutes ces expériences passées, je me demande si le chef de gare n'a pas pris le temps de finir sa tasse de café avant de faire partir le train. À l'époque des locomotives à vapeur, j'ai passé de longues heures sur les quais de Palmerston ou dans les wagons de marchandises à écouter des histoires et des plaisanteries. Ce qui me frappait le

## [Texte]

• 1637

My wife and I travelled to Europe last year. We had a Eurorail pass and not once was the train late or delayed. We travelled mostly on the TEE trains and such comfort and speed we have never experienced before. We had our own compartment and we could control our air conditioning to our own comfort.

The length of the train was according to the traffic. We started with about six cars from Amsterdam and at Duisburg and Cologne more cars were added. When we got to Switzerland, some cars were taken off and we made the last leg of our trip from Lausanne to Milan with only two electric self-propelled cars but the comfort and speed was the same all the way. A European railwayman can disconnect or connect a car in 25 seconds. The stops were few and never more than a minute or two.

Most of the lines we travelled in Europe are electrified, Which in my opinion, is the most flexible, smoothest, fastest and quietest. In addition, there is no pollution. In the long run, I believe the electrified system is cheaper. There is no such thing as hauling your power plant all over the nation.

We as a "have" nation have no electrified lines, except through tunnels like in Sarnia or Montreal. Russia has 3,000 miles electrified in her Trans Siberian railway. Australia has some of its lines electrified.

Why our government and railway did not electrify the Go Train, I cannot understand. The service would be much faster. An electric train would be near the next station before our Go Train picks up any speed. We could have one-, two-, three-car trains operated by a crew of two, as you do in Europe, and we could have hourly or half hourly service from places like Toronto and Hamilton and going east. The Rapido there I think has about 15 to 20 cars. Over there they have two or three cars and a service every hour or every half hour. A cousin of mine lives about 40 miles out of Stuttgart and he goes to Stuttgart on business every once in a while and never takes his car. In the first place, he could not make a trip as fast as the train does. Furthermore, he does not know one businessman who takes his car to Stuttgart.

"No sand, no oil, no urgency, no speed, no this, no that, no regard for the long suffering passenger." This all spells late trains and half-baked service. We have locked station doors on a bitter cold night. This is right here in the town of Walkerton. I had a ride as far as Walkerton then I had to go the rest of the way home by train. I was at the station on time but the door was locked and the train was 25 minutes late. I stood out there freezing for 25 minutes. Is it any wonder the public uses other means of transportation.

The psychological effect of 50 years of slipshod railway operation would require a 300- to 400-page book if you wished to cover the subject.

In most cases, technological changes have meant cheaper goods for the consumer. The farmer gets considerably less for his product today than he did 20 years ago but he must pay more and more to have his goods transported to market. Not so for the train crew, they now earn \$10,000 to \$14,000 a year for 15 to 20 hours of work a week. The poor passenger, who earns \$2 to \$4 an hour, has to subsidize these aristocrats of labour with millions of dollars a year to keep our railways in a liquid position. Why we need a

## [Interprétation]

plus, à cette époque, était que personne n'était pressé, et qu'il était plus important de terminer l'histoire plutôt que de faire partir le train une ou deux minutes plus tôt.

Ma femme et moi avons voyagé en Europe l'an dernier. Nous avions un ticket Eurorail et jamais un train n'est arrivé en retard. Nous avons voyagé essentiellement sur les trains trans-Europe express dans un confort et à une vitesse que nous n'avions jamais connus auparavant. Nous disposons de notre propre compartiment, dont nous pouvions contrôler la température.

La longueur du train variait selon le nombre de voyageurs. Il y avait six wagons d'Amsterdam à Duisburg puis d'autres ont été ajoutés à Cologne. Lorsque nous sommes arrivés en Suisse, certains wagons ont été enlevés et la dernière partie de notre voyage, de Lausanne à Milan, s'est effectuée avec deux wagons électriques autonomes seulement, mais le confort et la vitesse ont été les mêmes pendant tout le voyage. Un ouvrier des chemins de fer européens peut connecter ou déconnecter un wagon en 25 secondes. Les arrêts sont peu nombreux et ne durent jamais plus d'une minute ou deux.

La plupart des lignes que nous avons utilisées en Europe sont électrifiées, ce qui, selon moi, est ce qu'il y a de plus souple, de plus facile, de plus rapide et de plus tranquille. De plus, ceci n'entraîne aucune pollution. A long terme, je pense, le système électrique revient meilleur marché. En effet, il supprime totalement la nécessité de transporter notre usine énergétique avec vous.

Nous sommes une nation nantie et n'avons cependant pas de lignes électrifiées, sauf dans les tunnels comme à Sarnia ou à Montréal. La Russie dispose de 3,000 milles de lignes électrifiées grâce au Trans-sibérien. L'Australie a certaines lignes électrifiées.

Je ne comprends pas pourquoi notre gouvernement et notre société de chemins de fer n'ont pas fait fonctionner le «Go Train» à l'électricité. Le service aurait été beaucoup plus rapide. Un train électrique est déjà près de la prochaine gare alors que notre «Go Train» commence seulement à prendre de la vitesse. Comme en Europe, nous pourrions avoir des trains d'un, deux ou trois wagons, entretenus par une équipe de deux personnes, et nous pourrions assurer des services horaires ou semi-horaires entre des villes telles que Toronto et Hamilton, ainsi qu'avec l'est. Je pense que le Rapido a environ 15 à 20 wagons. Là-bas, il y a deux ou trois wagons et un service toutes les heures ou toutes les demi-heures. Un de mes cousins, qui vit à environ 40 milles de Stuttgart, et se rend de temps en temps dans cette ville pour affaires, ne prend jamais sa voiture. De toute façon, il n'irait jamais aussi vite que le train. En outre, il ne connaît pas un seul homme d'affaires qui se rend à Stuttgart en voiture.

«Pas de sable, pas de combustible, pas d'urgence, pas de vitesse, pas de ceci, pas de cela, aucune considération pour les voyageurs fatigués». Voilà ce qui caractérise nos trains en retard et nos services mal organisés. En hiver, on ferme les portes des gares. Et ceci se fait ici même, à Walkerton. Quelqu'un m'avait ramené jusqu'à Walkerton, puis j'ai dû faire le reste du voyage chez moi en train. Je suis arrivé à la gare à l'heure mais la porte était fermée et le train est arrivé 25 minutes en retard. Je suis resté 25 minutes dehors, complètement frigorifié. Est-il besoin de se deman-



[Text]

three-man crew on a Budd car is beyond me. Why we need a five-man crew on the GO trains I cannot understand. In Europe, the same trains are operated by a crew of two.

• 1642

With the great distance in Canada, we need a very efficient railroad operation. How many million dollars a year would the Canadian taxpayer save if the Canadian (that is the CPR train going from Montreal to Vancouver) had 12 changes of crew instead of 22 from Montreal to Vancouver. They would still work less hours than the average harassed taxpayer and still make almost twice as much money.

I know there will be some who doubt my statements but I suggest that you talk to some forthright, honest, retired railway employee. Everything I said can easily be believed.

Let me say there are many good and conscientious employees who resent the manner in which the railway is run. One such an employee made some suggestions to one of the top brass and he was told to mind his own damn business.

Thank you for this opportunity to put forth my views.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Schlenker.

I would just like to point out that Mr. Skoberg and I have shovelled a fair amount of snow. I have shovelled until I looked like it, on the Owen Sound run. I have shovelled sand and I have carried oil. I do not think you can include Mr. Skoberg and I in that.

**Mr. Schlenker:** I know some employees who are the finest and the most hard working men. I would like to pay a tribute to Bill Henry in Port Elgin.

**The Vice-Chairman:** I know him very well, sir.

**Mr. Schlenker:** He was one of the finest men that you would want to find and if you asked him to do something a little extra, he would never refuse. If you came to the freight shed at 4:55, he would not slam the door in your face and say, "We are through for the day". He would look after you whether it would take another five or ten minutes after quitting time.

[Interpretation]

der pourquoi le public préfère d'autres systèmes de transport?

L'étude des effets psychologiques de 50 années de dégradation de nos services de transport par chemins de fer nécessiterait un livre de 300 à 400 pages.

En règle générale, les changements technologiques permettent d'offrir au consommateur des marchandises moins chères. L'agriculteur vend ses produits beaucoup moins cher aujourd'hui qu'il y a 20 ans, mais cependant il doit payer de plus en plus pour les faire transporter sur les marchés. Ce n'est cependant pas le cas pour les conducteurs de train qui gagnent maintenant entre \$10,000 et \$14,000 par an, pour des semaines de travail de 15 à 20 heures. Le pauvre voyageur qui gagne \$2 à \$4 de l'heure doit subventionner ces aristocrates du travail à coup de millions de dollars par année pour que les chemins de fer continuent de fonctionner. Personne ne laissera jamais comprendre pourquoi on a besoin d'une équipe de trois hommes sur un wagon Budd ou une équipe de cinq personnes sur les trains GO. En Europe, une équipe de deux personnes fait l'affaire dans les mêmes conditions.

Au Canada les grandes distances nécessitent une entreprise ferroviaire fort efficace. Essayez de vous imaginer combien de millions de dollars annuels seraient épargnés aux contribuables canadiens si le Canadien Pacifique allant de Montréal à Vancouver changeait son personnel 12 fois au lieu de 22 fois. En moyenne, ils auraient de moins longues heures de travail que le contribuable mais gagneraient au moins le double.

Je sais pertinemment que certains mettront en doute mes déclarations. Je vous inviterai donc à vous adresser à un ancien employé des chemins de fer honnête et franc causeur et vous verrez que mes propos sont conformes à la vérité.

Je m'empresse d'ajouter que nombreux sont les employés consciencieux et efficaces qui s'opposent à la façon dont fonctionnent les chemins de fer. Or, un employé a osé exprimer ses sentiments à un des gros bonnets de la compagnie qui lui a répondu de se mêler de ses oignons.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion d'exprimer mes sentiments.

**Le vice-président:** Je vous remercie, M. Schlenker.

Je signale en passant que M. Skoberg et moi-même avons pelleté des quantités phénoménales de neige. Je me suis pratiquement transformé en neige lors du voyage Owen Sound. Non seulement ai-je pelleté de la neige mais aussi du sable et j'ai porté du pétrole. Je ne crois pas que vous puissiez mettre M. Skoberg et moi-même dans le même sac à cet égard.

**M. Schlenker:** Je connais des employés qui effectuent dignement leur tâche et, à cet égard, je tiens à féliciter M. Bill Henry à Port Elgin.

**Le vice-président:** Je le connais fort bien, monsieur.

**M. Schlenker:** Il s'agissait d'un travailleur perlé qui n'hésitait jamais à faire du temps supplémentaire. Si on lui demandait de faire du travail supplémentaire à 4h.55, il ne nous envoyait pas promener. Il satisfaisait toujours notre désir, même si son travail était terminé depuis cinq ou dix minutes.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** He was looking after business there.

**Mr. Schlenker:** Yes.

**The Vice-Chairman:** Mr. Saltsman.

**Mr. Saltsman:** I have a short comment, Mr. Chairman, and then a short question.

My comment is that I can only say that the railroad business suffered an irreparable loss because you did not have a father or an uncle as a railroad man.

**Mr. Schlenker:** Thank you.

**Mr. Saltsman:** My question is, with all the faults that you have delineated about the railroads, do you still want the trains back?

**Mr. Schlenker:** Yes, sir.

**Mr. Saltsman:** All right.

**Mr. Schlenker:** I hope to be either the president or the vice-president of the North Shore Railway in another year or two from now. My son and I we are building an engine. It is a three-inch-per-foot scaled model. It will weigh about one ton. It is exactly the same locomotive that John A. Macdonald travelled out West in, to drive in the last spike.

**The Vice-Chairman:** Congratulations.

**Mr. Whicher:** Would you be able to work 15 or 20 hours a week on that railway? I might apply for a job.

**Mr. Schlenker:** Thank you, gentlemen.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

Mr. J. R. Lowry from Ripley, Ontario.

Mr. Lowry.

**Mr. J. Randall Lowry (Ripley, Ontario):** I just have a couple of things to say. I used to use the service from Toronto to Ripley five to ten times a year. Contrary to what a lot of the people have been stating here, I found the service to be very satisfactory, very punctual, everything you could expect. I was very grateful for it and I would like to see it back, anything like it was before. That would be just fine with me.

Another thing is all the talk about cross-subsidization, how passenger deficits should be cross-subsidized from freight. In my opinion, the only thing I can see this doing is driving up freight rates. If freight has to make up the passenger loss, it is going to drive up rates. The money has to come from somewhere. It is going to drive up prices. It is going to cut down economic activity in the country. I think passenger revenues will have to be subsidized but I do not think it should come out of freight.

• 1647

One final thing. If there is money in this country for programs such as Opportunities for Youth, Local Initiatives, and other programs like this, as well as all the welfare programs, and there is money to have seven to nine people at this hearing, translating, taking everything down, when I think a good secretary could do it, then I think there is money to put the trains back on up here.

**The Vice-Chairman:** Are there any questions? Mr. Skoberg.

[Interprétation]

**Le vice-président:** N'avait-il pas intérêt à la faire?

**M. Schlenker:** Oui.

**Le vice-président:** Monsieur Saltsman.

**M. Saltsman:** J'ai un bref commentaire et une brève question, monsieur le président.

Tout ce que je puis dire c'est que l'entreprise ferroviaire a subi des dommages irréparables parce que ni votre père ni votre oncle n'étaient cheminots.

**M. Schlenker:** Je vous remercie.

**M. Saltsman:** Après tous les vices dont vous avez affublé les chemins de fer, tenez-vous toujours à remettre le service-voyageurs sur pied?

**M. Schlenker:** Oui.

**M. Saltsman:** D'accord.

**M. Schlenker:** Je m'attends à devenir le président ou le vice-président de la *North Shore Railway* d'ici un an. Mon fils et moi-même construisons un modèle réduit de locomotive à l'échelle de trois pouces par douze. Le produit fini pèsera une tonne. Il s'agit de la réplique de la locomotive qui conduisit M. John A. Macdonald vers l'Ouest en route vers le dernier tire-fond.

**Le vice-président:** Félicitations.

**M. Whicher:** Seriez-vous disposé à travailler 15 à 20 heures par semaine sur ce chemin de fer? je peux faire une demande d'emploi.

**M. Schlenker:** Je vous remercie, messieurs.

**Le vice-président:** Je vous remercie.

M. J. R. Lowry de Ripley, Ontario.

Monsieur Lowry.

M. J. Randall Lowry (Ripley, Ontario): J'ai deux choses à dire. En premier lieu, j'avais l'habitude de voyager de Toronto à Ripley 5 à 10 fois par année. Contrairement aux affirmations énoncées ici, le service m'a paru fort satisfaisant, ponctuel et à tout point correct. Ce service était fort bien et j'aimerais qu'il soit réinstitué.

En deuxième lieu, on parle souvent de contresubvention, des wagons de marchandise pour combler la situation déficitaire des voyageurs. A mon avis, cette politique contribue à hausser les tarifs de frêt. IL faudra augmenter le tarif des wagons de marchandises si l'on veut combler le déficit du service-voyageurs. Il faut trouver les fonds quelque part. Cette politique va réduire l'activité économique du pays. A mon avis, ces recettes du service-voyageurs devront être subventionnées mais pas à partir des recettes de wagons marchandises.

Un dernier point. Si le pays subventionne des programmes d'initiative jeunesse, d'initiative locale, ainsi que des

programmes de bien-être social, sans compter l'argent affecté aux services de traduction et de secrétariat, qu'une seule secrétaire suffirait largement à assurer l'État peut aussi réinstaurer le service des trains voyageur ici.

**Le vice-président:** D'autres questions messieurs? Monsieur Skoberg.



[Text]

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, Mr. Lowry, this is my first time here as a member of Parliament, and whether or not I get back will depend on the constituency I come from but I probably would have adopted a similar position as yourself in so far as support staff is concerned on committees until you find out the multitude of areas that have to be covered in so far as committee work is concerned—the type of translation, the type of committee reports, the recording and all the rest of it. Maybe we will have an opportunity to have a discussion on this after the meeting is over but I think it is just a case of not being aware of the fact of what goes on in a committee.

**Mr. Lowry:** I just know I saw a lot of people here this morning.

**Mr. Skoberg:** Where do you work, Mr. Lowry?

**Mr. Lowry:** I am working in Toronto now.

**Mr. Skoberg:** And what do you do?

**Mr. Lowry:** I work for the Canadian Imperial Bank of Commerce. I live in Toronto now. Mr parents and most of relatives lives in Ripley and I have spent the last two summers up here. I always did live in Toronto, though when I wrote the brief I was living in Ripley.

**Mr. Skoberg:** Do you agree that there could be more money spent on research and development in so far as improving our ground transportation system?

**Mr. Lowry:** Definitely. Right now, we have the basis of an excellent ground transportation system with the existing rails. A lot of people have been talking about Budd rail-liners and how poor they were and how poorly suited they were to the service. I do not agree with this at all. I think they were the ideal equipment for this service because you have only about a 500 horse-power engine and a two-man crew. It is excellent for branch-line service. People are talking about the lack of coffee, lack of luxuries. You cannot expect luxuries on branch lines. It would be nice but you are just talking about basic transportation, getting from Toronto to Ripley, Toronto to Kincardine or anywhere you want to go. This is the thing that I am interested in. I just want to be able to get home.

**Mr. Skoberg:** Do you take exception to first-class service on airlines.

**Mr. Lowry:** People are paying for it. People are paying a higher fare so they can get it. I am interested in getting economy service up here, not in getting a meal on the train or how soft the seat is.

**Mr. Skoberg:** You surely are not suggesting to this Committee that there is a second-class citizen who may have to ride trains if there are trains provided as a given service.

**Mr. Lowry:** I would not suggest that. Right now, we have no trains and trains like we had were fine for me and fine for a lot of other people I have talked to. I would rather see them back than no train at all.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Noble.

**Mr. Noble:** Mr. Chairman, I would like to make a comment. I think this young man has hit the vital point because there is no use in us trying to solicit evidence from this area that is going to prove that these railroads are going to be financially sound. They are not. We are going to have to put these railroads back and they are going to have to be subsidized and that is all there is to it. He is on the right track.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Monsieur le président, monsieur Lowry, c'est la première fois que je me présente ici à titre de député et mon retour ici dépendra de mes électeurs. Toutefois, j'aurais probablement adopté la même position que vous-même en ce qui concerne le personnel de soutien au Comité si je n'avais pas conscience de la nécessité des services de traduction, de la présentation des rapports de comité, de l'enregistrement et ainsi de suite. Nous aurons probablement l'occasion d'en discuter après la réunion car il me semble que vous ne comprenez pas tout ce qu'un comité implique.

**M. Lowry:** Il y a beaucoup de gens ici ce matin.

**M. Skoberg:** Où travaillez-vous, monsieur Lowry?

**M. Lowry:** A Toronto maintenant.

**M. Skoberg:** Que faites-vous?

**M. Lowry:** Je suis employé à la Canadian Imperial Bank of Commerce. J'habite maintenant à Toronto. Quant à mes parents et à mes cousins, ils habitent Ripley où j'ai déjà passé les deux derniers étés. Donc, j'ai toujours vécu à Toronto quoique j'ai rédigé ce mémoire à Ripley.

**M. Skoberg:** Convenez-vous qu'il faudrait consacrer plus d'argent à la recherche et au développement si l'on veut améliorer le réseau de transport de surface?

**M. Lowry:** Assurément. A l'heure actuelle, nous avons un très bon système de transport de surface avec les chemins de fer. On a beaucoup parlé des wagons Budd liners et on a beaucoup parlé de leur pitoyable condition. Je ne suis pas d'accord avec ces condamnations. A mon avis, il s'agissait de matériel impeccable conçu rationnellement pour cette locomotive de cinq cents chevaux-vapeur et une équipe de deux hommes. C'est un matériel excellent pour une ligne secondaire. Les gens se plaignent du manque de café et d'autres agréments. On ne peut pas s'attendre à trouver tout cela sur des lignes secondaires. Ce serait sans doute très bien mais on ne parle que de transport primaire de passagers de Toronto à Ripley ou de Toronto à Kincardine ou ailleurs. Voilà ce qui m'intéresse. Je veux être en mesure de me rendre chez moi.

**M. Skoberg:** Vous en prenez-vous au service de première classe des lignes aériennes?

**M. Lowry:** Les gens achètent ces services. Ils paient davantage pour obtenir ce luxe. Tout ce que je veux, c'est obtenir un service économique et non pas un siège moelleux ou un repas extraordinaire.

**M. Skoberg:** Vous n'allez pas dire au Comité qu'il existe des citoyens de seconde zone qui devront se satisfaire de peu.

**M. Lowry:** Ce n'est pas ce que je dis. A l'heure actuelle, nous n'avons pas de train. Et le service-voyageur nous suffisait bien. D'ailleurs, beaucoup de gens partagent mon opinion. Je préfère réinstaurer le service-voyageur qui existait que de n'en point avoir.

**M. Skoberg:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Monsieur Noble.

**M. Noble:** Monsieur le président, un bref commentaire, je vous prie. Je crois que ce jeune homme a fait ressortir un élément essentiel car il est ridicule d'essayer d'obtenir des témoignages pour prouver la rentabilité de cette entreprise. Les chemins de fer ne sont pas rentables. Ils nous faudra réinstaurer ce service-voyageurs et obtenir les subventions nécessaires. Ce jeune homme a raison.

## [Texte]

**The Vice-Chairman:** That is very apt, Mr. Noble. Are there any questions? I would just like to point out that Mr. Lowry has already sent a brief around. I believe you have a copy of it. I would like permission to have this printed.

Thank you very much, Mr. Lowry. It was very interesting.

Mr. Peter Oehm, representing the GO North Committee, Toronto, Ontario. Mr. Oehm says he will give us a summary of the brief. We already have copies, I believe. Go ahead, sir.

**Mr. Peter Oehm (Go North Committee, Toronto, Ontario):** Mr. Chairman, members of the Committee, ladies and gentlemen, I think we have covered most of the waterfront and every railyard so far today so I will try to hit only the salient points which I wish to get across. However, I think I would like to identify the group I am representing, and this is the "Go North" group based in Barry, Newmarket, Aurora, Thornhill, Richmond Hill and Toronto. We have been working very diligently in that area for a couple of years to get proper GO Transit to those locations. While I did not appear at the Guelp hearing, one of the other members of our group did. So in that regard we wish to follow up our presentation there.

• 1652

Personally, I was an urban and regional planner until last week with the province of Ontario. I have had a fair bit of experience in dealing with transportation, in these parts of the province. Before I get into my brief, I would like to make a few observations and comments on things which were mentioned and discussed at Stratford where I had the pleasure of attending yesterday.

First of all, I would like heartily to congratulate the Transportation Committee for coming to this region. It is terrific to see this kind of citizen participation. We need a lot more of this so the members of Parliament at both levels of government become aware of how the people are thinking locally. I think this is very important and the Committee really deserves a tremendous vote of credit.

I certainly agree in toto with the province of Ontario brief presented in London, Ontario on Monday. I think these trains clearly have to be reinstated. There was a definite need for these trains, there always has been, and there always will be. I think the province of Ontario is quite correct to reinstate them, then do a complete systems study to see where trains are most adequate, where they should be operated and where bus feeder systems can be integrated with the train service. I think the province is exactly right on the button and I think they should be commended for taking that position.

I very heartily enjoyed the Midwestern Ontario Development Council's brief in Stratford. I think that is something probably the Committee would be very well advised to take with them to Ottawa and show to as many people as they could. That was an excellent presentation. I think it is very worthwhile. I think it should become a national institution almost to show how transportation plays a very vital role as part of an incentive package program for regional development. I think this is very important and I commend them for it.

There was a discussion on the bimodal buses. This is a bus which is capable of operating on the rail and the highway. That is an excellent idea. I forget the gentleman who brought it up but one of the Committee members did discuss it. These buses have been tested in the State of New York under assistance from the Federal Government of the United States as a demonstration project. The New

## [Interprétation]

**Le vice-président:** Votre argument est fort valable, monsieur Noble. D'autres questions, messieurs? J'aimerais signaler que M. Lowry a déjà fait circuler son mémoire. Vous en avez tous un exemplaire. J'aimerais avoir la permission de l'imprimer en appendice.

Je vous remercie, monsieur Lowry. Vous avez suscité chez nous un vif intérêt.

M. Peter Oehm, représente le Comité Go North, à Toronto. M. Oehm nous fera un résumé de son mémoire. Nous en avons déjà des exemplaires. Allez-y, monsieur.

**M. Oehm (Comité Go North, Toronto, Ontario):** Monsieur le président, membres de Comité, mesdames et messieurs, je pense que nous avons déjà parlé de bien des quais et de toutes les gares; j'essaierai donc de faire ressortir les points saillants qui me semblent essentiels. Je parle au nom du groupe «Go North» qui rassemble des personnes de Barry, Newmarket, Aurora, Thornhill, Richmond Hill et de Toronto. Depuis quelques années déjà, nous travaillons sérieusement pour la création d'un réseau ferroviaire gouvernemental dans cette région. Je n'ai pas assisté à la réunion de Guelph, mais un autre membre du groupe était présent. Aujourd'hui, nous désirons compléter les discussions.

Jusqu'à la semaine dernière, j'ai travaillé à l'aménagement urbain et régional pour la province de l'Ontario. Je connais assez bien ces problèmes de transport. Avant de passer à mon exposé, je ferai quelques observations au sujet des problèmes dont nous avons parlé lors de notre réunion à Stratford à laquelle j'ai eu l'honneur d'assister.

Tout d'abord, je voudrais féliciter le comité permanent des transports d'avoir fait ce voyage. Nous sommes touchés par l'intérêt que nos compatriotes manifestent devant nos problèmes. Ce genre de réunions devrait être organisé plus fréquemment pour que les parlementaires sachent vraiment ce que pensent les citoyens au niveau local. C'est une chose très importante et le Comité mérite toute notre reconnaissance.

Je suis entièrement d'accord avec l'exposé présenté lundi dernier par la province de l'Ontario à London. Les trains sont une nécessité. Le besoin existe depuis toujours et subsistera. La province de l'Ontario a raison de les remettre en service et d'entreprendre une étude d'ensemble pour voir où les services ferroviaires sont le plus nécessaires et dans quelles localités il serait possible de les compléter par un réseau de bus. Le gouvernement provincial a adopté exactement le point de vue qui s'impose et nous pouvons l'en féliciter.

J'ai suivi avec beaucoup de plaisir l'exposé présenté à Stratford par le *Midwestern Ontario Development Council*. Je pense que le Comité ferait bien de le montrer à Ottawa au plus grand nombre possible. C'est un document excellent. Il vaut la peine d'être lu. Je crois même qu'il faudrait faire entrer dans les mœurs politiques de démontrer le rôle vital que peuvent jouer les transports dans l'expansion régionale. Je me permets d'insister sur cet aspect.

On a également discuté des bus qui peuvent aussi bien rouler sur rail que sur routes. C'est une idée excellente. Je ne me rappelle pas qui a énoncé cette idée, mais je sais qu'un membre du Comité l'a relevée. L'État de New York utilise ces bus à titre expérimental. Les autorités du port de la ville de New York se sont associées aux deux autres niveaux de gouvernement pour mettre au point ce nouveau moyen de transport. Après une multitude de difficultés, ils sont arrivés à la conclusion que ce bus peut servir à



## [Text]

York City Port Authority worked with these other two levels of government in developing this new mode of transportation. While they had an awful lot of problems with it, they did come out of the experiment with the knowledge that it is possible to use it in certain cases. I have sent away for a copy of this report to see what the findings were. So far I have not received it but when I do receive it I will be sure the Committee receives a copy of it. I think it would be very worthwhile to look at.

Also, somebody at Stratford mentioned that the cost of a rail-liner was approximately half a million. I think that is approximately twice the bona fide figure. It is more like a quarter of a million. I have figures at home from the Budd company and it is approximately \$255,000.

In my own brief, the main things which our committee is stressing is the integration or the complete harmonic relationship between buses and trains. The buses and trains have competed in the past. Those days are finished. The buses must co-operate with the trains. We are talking about a complete transportation system or network. It is not a matter of bus substituting train, but bus complementing train and the reverse—operating as a complete transportation system, each mode fulfilling its own role in a given market. Bearing this in mind, the position we are recommending the Committee follow, is that they reinstate all of these trains, with particular emphasis on the rail-liner out of Owen Sound into Palmerston, with the rail-liner out of Southampton into Palmerston. It is a very logical thing. I brought a map with me but there is no place to display it. You have your two services coming in from Palmerston, locking together at Palmerston. Now, at Palmerston you can send one of these rail-liners down to Stratford where you give service and direct connection to London. The other rail-liner you take through to Guelph where you are giving direct service to Toronto. You have a complete direct service into London and a complete direct service into Toronto.

## • 1657

This is very important because in our studies with the province this part of Ontario is a bit schizophrenic. They do not know whether they like Toronto, London, Kitchener or Guelph. You find that the service areas of London skew away north out of London, approximately in a band of 50 miles. The service areas from Kitchener go up like that, similarly from Guelph and similarly from Toronto.

You have different trip purposes centering on different cities, so it is real difficult for the CN or the CP, whoever is providing the service, to be in a position to handle every transportation need from an area like this which suffers its schizophrenic tendency of going to one place for one type of service and going the other place for the other type of service. That brings us to the point of having a basic rail network established. We have missed certain centres after we have established this rail network.

We are suggesting you establish a trunk service and through this trunk service you supply buses. For example, you might run a bus in from Kincardine, from Wingham across into Listowel and to Palmerston where you could connect with these two trains. From Palmerston you have the access into London and the access into Toronto. Similarly, you might run buses in from Durham to Hanover, or you could run buses in from Meaford to Owen Sound, buses in from Wiarton into Owen Sound. You would use buses where they can best do the job and trains where they can best do the job.

## [Interpretation]

différents usages. J'ai demandé que l'on m'envoie les résultats de leur rapport. Je ne les ai pas encore reçus, mais je vous promets de vous les faire connaître. Je crois que cela en vaut la peine.

Quelqu'un a dit à Stratford qu'un autorail coûte environ 1 demi-million de dollars. Je crois que c'est le double du montant estimé. Selon la société Budd, il s'agirait plutôt de 255 mille dollars environ.

Nous soulignons dans notre exposé surtout la nécessité d'intégrer les services d'autobus et de trains. C'était par le passé deux systèmes concurrents. De nos jours, ils doivent se compléter. Aujourd'hui, il est question d'un seul réseau de transport. Peu importe si l'autobus remplace le train, ou l'inverse, les deux constituent un tout et chacun a son propre rôle à jouer. Nous recommandons donc que le Comité prenne position en faveur du rétablissement de tous ces trains en donnant la priorité aux autorails allant d'Owen Sound et de Southampton à Palmerston. C'est très logique. J'ai apporté une carte, mais il n'y a pas d'endroit pour l'exposer. Il y a les deux services en provenance de Palmerston, et qui se rejoignent à Palmerston. A partir de Palmerston, on pourrait donc envoyer l'un de ces autorails à Stratford, où il y a un service et une correspondance directs pour London. L'autre autorail passerait à Guelph où il vous offrirait un service direct pour Toronto. Il y aurait donc un service direct complet vers London et un autre vers Toronto.

C'est très important, car d'après les études que nous avons faites avec la province, nous avons découvert que cette partie de l'Ontario était quelque peu schizophrénique. La population ne sait pas si elle aime Toronto, London, Kitchener ou Guelph. On découvre que les secteurs de service de London s'écartent tout à coup vers le nord de London, sur une bande d'environ 50 milles. C'est la même chose dans le cas de Kitchener, de Guelph et également de Toronto.

Il faut donc aller dans différentes directions pour divers services dans chaque ville, et il est donc vraiment difficile

pour le CN ou le CP, ou quelle que soit la compagnie qui offre le service, d'offrir les moyens de transports nécessaires dans une région partagée comme celle-ci puisqu'il faut aller dans telle direction pour avoir un genre de service et dans telle autre pour un autre genre. Tout cela nous amène donc à la nécessité d'établir un réseau ferroviaire de base. On a négligé certains centres après avoir établi ce réseau ferroviaire.

Nous suggérons donc que l'on établisse un service interurbain et que dans ce service on fournisse des autobus. Par exemple, il pourrait y avoir un autobus en provenance de Kincardine, et de Wingham, via Listowel pour aboutir à Palmerston où il pourrait y avoir une correspondance avec les deux trains. A partir de Palmerston, on a accès à London et à Toronto. De même, il pourrait y avoir des autobus en provenance de Durham et qui se rendraient à Hanover, ou il pourrait y en avoir en provenance de Meaford, pour aller à Owen Sound, ou d'autres de Wiarton en direction d'Owen Sound. Il y aurait des autobus là où c'est préférable, et des trains là où cela vaut mieux.

Je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que les chemins de fer deviennent rentables lorsqu'il s'agit de distances d'environ quatre-vingt à quatre-vingt-cinq milles et plus. Pour des distances moindres, le train n'est pas nécessaire, car il n'est pas rentable, à moins qu'il s'agisse d'un service de banlieue très achalandé. Au-delà de quatre-vingt-cinq ou quatre-vingt-dix milles de distance, les

[Texte]

I think everybody would agree that the railway becomes economically viable for distances approximately 80 to 85 miles and beyond. Below that, unless it is a high density commuter service, the railway is not necessarily in the ball game as far as being economically viable is concerned. Once you get beyond 85 or 90 miles, the rails are good up to a position of about 500 miles where air travel takes over as being the best method of carrying people.

You get your railway in a proper function and you get the bus feeding it. This is the position we are recommending.

Also, we are suggesting that these buses can be used for other purposes than for just necessarily feeding the rail services. For example, a person might live in Kincardine and he might work in Palmerston. He would take this bus for the work trip from Kincardine into Palmerston, where he might find employment, perhaps with the CN in Palmerston. Then he would travel back in the evening. However, this would not necessarily work unless you had several bus trips on any selected route. For example, if we suggested 8 a.m., the person coming in would be into Palmerston too late to be at his place of employment, and at night he would be leaving too late from the job going from Palmerston to Kincardine. That would necessitate buses running at a frequency of perhaps three or four times daily on any selected route. You would get a multipurpose type operation, not only a bus operated to connect with the trains but a bus operated to provide service for workers.

Now an interesting precedent case of a local bus integrating with a highway bus has been applied for in the Collingwood region. The Midland-Penetang Buslines now have applied to run a franchise between Collingwood, Stayner, and smaller points to Barrie. Now they would be picking up people along all these small points and they are discharging them at either end, Collingwood and Barrie. Some of these people at either Collingwood or Barrie would connect with the through coach service into Toronto, or, they would be taking this bus for the purpose of working in either Collingwood or Barrie. We are looking again at the bus as a multipurpose mode and not strictly for long distance haul and not only for trips to Toronto. In conclusion, we are saying you should establish at least these minimum two rail networks and feed them with buses.

• 1702

That brings us to the point then of who would be paying for this type of thing and how would it be operated. We are suggesting that we look at this as a demonstration project where the federal government, the provincial government, and a representative of the local agencies work together in setting up the service, managing it, pricing it, and monitoring it, as has been done in Regina, which Mr. Skoberg I am sure is well aware of. In Regina, they set up a minibus service very similar to GO transit service in Pickering and Toronto where feeder buses operate and complement a main line or an arterial bus. It has worked very well. They are not making any money but they are carrying a goodly number of people. I think this brings us to the point where we have to look at transportation as a utility, as we have said so much today, like hydro, water, sewage and so on.

**An hon. Member:** Right.

**Mr. Oehm:** We should not worry if transportation does not make a buck. I think those days are completely through. That is past. Thank you very much, gentlemen.

[Interprétation]

trains sont préférables, jusqu'à des distances d'environ 500 milles, alors que la voie aérienne est le meilleur mode de transport.

On emploie donc les chemins de fer à bon escient, et les autobus également. C'est là notre position.

Nous prétendons, par ailleurs, que les autobus pourraient être utilisés à d'autres fins et ne pas servir uniquement à alimenter les services ferroviaires. Par exemple, une personne résidant à Kincardine et qui travaillerait à Palmerston pour le CN par exemple pourrait utiliser l'autobus pour se rendre de Kincardine à Palmerston. Ensuite elle pourrait revenir chaque soir. Cependant, cela ne fonctionnerait probablement pas, s'il n'y avait pas plusieurs voyages quotidiens d'autobus sur chaque itinéraire. Supposons que le départ ait lieu à 8h.00 du matin, la personne arriverait probablement trop tard à Palmerston pour son travail et le soir elle repartirait probablement trop tard de Palmerston pour retourner à Kincardine. Il faudrait donc peut-être des autobus trois ou quatre fois par jour sur chaque trajet. Il y aurait alors un service multiple et non seulement un autobus qui assurerait la correspondance avec les trains, mais plutôt un service d'autobus qui serait à la disposition des travailleurs.

Un précédent très intéressant vient de se produire, car dans la région de Collingwood, on a présenté une demande pour intégrer un service d'autobus local avec un service d'autobus interurbain. La *Midland-Penetang Buslines* a maintenant demandé de se faire octroyer le droit d'offrir un service entre Collingwood, Stayner, et d'autres localités moins importantes en direction de Barrie. Ces autobus prendraient les gens le long de toutes ces petites localités et les laisseraient descendre à l'une des extrémités, c'est-à-dire Collingwood et Barrie. Certaines de ces personnes pourraient alors correspondre, à Collingwood ou à Barrie, avec le service interurbain qui va à Toronto, ou elles prendraient cet autobus afin d'aller travailler soit à Collingwood soit à Barrie. Nous considérons à nouveau l'autobus comme un moyen polyvalent et non pas simplement destiné à assurer le transport à longue distance ou les voyages à Toronto. En conclusion, vous devriez établir un minimum de réseaux ferroviaires et les alimenter par des autobus.

Ceci m'amène à poser cette question: qui va payer ces opérations et de quelle façon va se faire l'exploitation? Nous vous proposons d'étudier ce problème à titre expé-

mental, avec la participation du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et un représentant des organismes locaux à la création du service, à sa gestion, à l'établissement des coûts, à sa surveillance comme on l'a fait à Regina, ce que M. Skoberg sait très bien. A Regina, on a établi un service de minibus qui ressemble beaucoup au service de transit interurbain de Pickering et de Toronto où les autobus alimentent et une ligne principale ou secondaire. Le système fonctionne très bien. On ne fait pas de profits mais on arrive à transporter pas mal de gens. Nous en arrivons à ce stade où nous devons considérer les transports comme un service public au même titre que l'hydro, les eaux, les égouts, etc.

**Une voix:** Très bien.

**M. Oehm:** Non, nous ne devons pas nous inquiéter si les transports ne font aucun profit; je crois que ces temps sont révolus. Merci beaucoup, messieurs.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much Mr. Oehm. Your appearance here today shows us all that you have a lot of knowledge on this subject and I am sure that when this Committee meets again in Ottawa all your ideas will certainly get every consideration. Any question? Mr. Noble.

**Mr. Noble:** I would just like to compliment Mr. Peter Oehm. He is one of my constituents and he is doing a good job.

**Mr. Saltsman:** Mr. Chairman, I wonder whether I might make a comment. It is like the new minister appearing before the congregation. It sounds very much like preaching for a call! A very good sermon.

**Mr. Oehm:** Mr. Chairman, may I make one more comment?

**The Vice-Chairman:** Yes, sir.

**Mr. Oehm:** I would like to extend an invitation, as a matter of fact, to this Committee to not only restrict their area of focus to this part of Ontario. As Mr. Noble well knows, we definitely have transportation problems in Collingwood, Barrie, Midland, and Newmarket, which we certainly feel. We have written to the board a good number of times but have not had much response so far. We would welcome your Committee holding hearings in our area. In fact, we would urge it very strongly.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much for your comment.

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**The Vice-Chairman:** Mr. Michael Keating, Toronto and formerly of Southampton. Is he present?

This is the last brief. Mr. N. L. Robertson of Walkerton, Ontario. I think Mr. Robertson made arrangements to come in at 12.30 p.m.

This completes the hearings of the Transport and Communications Committee at Walkerton, Ontario.

**Mr. McKinley:** Mr. Chairman, as I mentioned to you I believe at noon, would you have five or ten minutes to give to Crawford Douglas who would like to give a short explanation on the possibility of air transport. There has been a lot of work done on it. You have heard some people mention it today. He could expound on that if the Committee would take a few minutes.

**The Vice-Chairman:** Agreed?

**Mr. Whicher:** I think it is a good idea.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** Mr. Crawford.

**Mr. McKinley:** Mr. Crawford Douglas.

**Mr. Crawford Douglas (CKNX-TV, Wingham, Ontario):** First of all, I certainly did not come here in the hopes of presenting any kind of brief but we can bring the Committee up to date on some of the meetings that have been held. It started about a year ago in a situation where transportation was at a point in Western Ontario where we felt that something had to be done. This was prior to the start of the Standing Committee meetings.

It was started through our television station. The subject came up in a news meeting. Somebody said, "what is wrong with our transportation?" and just about everybody agreed that everything was wrong with our transportation. They said, "What can we do about it?" I took the position that perhaps one of the solutions would be the introduction of a commuter-type of spoke-type air service through

[Interpretation]

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Oehm. Vous nous avez montré combien vous connaissez le sujet et je suis sûr que lorsque ce Comité se réunira à nouveau à Ottawa, tout ce que vous nous avez exposé sera étudié de très près. Y a-t-il des questions? Monsieur Noble.

**M. Noble:** Je voudrais simplement féliciter M. Peter Oehm. C'est un de mes commettants et il fait du bon travail.

**M. Saltsman:** Puis-je apporter un commentaire? C'est comme le nouveau curé qui arrive devant ses paroissiens, pour rallier des adeptes! Très bon sermon!

**M. Oehm:** Monsieur le président, me permettez-vous de présenter un dernier commentaire?

**Le vice-président:** Oui.

**M. Oehm:** J'aimerais inviter le Comité non seulement à s'occuper de cette région de l'Ontario; mais aussi, comme M. Noble le sait très bien, à s'occuper des problèmes qui existent au point de vue transports à Collingwood, Barrie, Midland et Newmarket. Nous avons écrit bien souvent à la Commission mais jusqu'ici nous n'avons pas eu de réponse. Nous aimerions que votre Comité organise des audiences dans notre région; en fait, nous le prions instamment de le faire.

**Le vice-président:** Merci beaucoup.

**Des voix:** Bravo.

**Le vice-président:** Monsieur Michael Keating de Toronto et autrefois de Southampton. Est-il là?

C'est le dernier mémoire. M. N. L. Robertson de Walkerton, Ontario. Je crois que M. Robertson a pris des dispositions pour comparaître à 12 h. 30 de l'après-midi.

Ceci termine les audiences du Comité des Transports et des Communications à Walkerton, Ontario.

**M. McKinley:** Monsieur le président, comme je vous l'ai indiqué, à midi, j'espère que vous pourrez consacrer cinq ou dix minutes à M. Crawford Douglas qui voudrait fournir quelques explications sur les possibilités dans le domaine des transports aériens. On a beaucoup travaillé en ce sens; certaines personnes en ont parlé aujourd'hui; et si le Comité le veut bien, M. Crawford Douglas fera son exposé.

**Le vice-président:** D'accord?

**M. Whicher:** Je pense que c'est là une excellente idée.

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Monsieur Crawford.

**M. McKinley:** M. Crawford Douglas.

**M. Crawford Douglas (CKNX-TV, Wingham, Ontario):** Tout d'abord, je ne suis pas venu ici pour présenter un mémoire mais pour faire le point sur les transports. Dans l'ouest de l'Ontario, la situation était tellement critique que nous avons pensé qu'il fallait agir. C'était avant que la séance du Comité permanent ne commence.

C'est à notre station de télévision qu'on a lancé l'affaire: le sujet a été présenté au cours des nouvelles où quelqu'un a dit «Qu'est-ce qui ne va pas avec nos transports?» Tout le monde était d'accord pour dire que rien n'allait. «Mais que peut-on faire?» j'ai proposé qu'une des solutions possibles serait l'adoption d'une navette aérienne pour l'ouest de l'Ontario. Donc au mois de juin dernier, et en collaboration avec la Société De Havilland Aircraft, une démonstration a été faite à bord de l'appareil de Havilland DHC-6

[Texte]

Western Ontario. We went ahead, and through the co-operation of De Havilland Aircraft Corporation, held a demonstration run with the De Havilland DHC-6 Twin Otter. This was held in the first part of June of last year. They visited the towns of Listowel, Goderich, Port Elgin, Kincardine, Hanover and then back to Toronto. We made the trip in one day.

I might add that the interest that was aroused simply from the general public could be shown by the turnout of people. About 200 or 300 people turned out at the Hanover airport just to see this Twin Otter and how it would work. Most of the comment at the airport at that time was, "When can we get this thing started?" and "Can I get a ticket for tomorrow?" which of course was certainly beyond the realm of any possibility.

To follow that up we took with us the elected representatives from the various areas around. It followed up with a meeting that was held in Wingham about a month or a month and a half later to which 75 representatives turned out. Some of the members of this Committee attended. A committee was formed to look further into air transportation. I have not received any report from that committee.

I still think that rail service, if it could be returned, is perhaps the answer but to go along with that, I think now is the time we must start to look towards air transportation for Western Ontario and for other areas with much the same population. We can give you a few figures. I happen to have these with us. The area we are concerned with is roughly from London through to Barrie, around by Guelph, and the western portion of the area. It is about 40,000 square miles. The population in that area year-round is about 491,742. It is made of two areas roughly. The Georgian Bay development area's population is low, 33,193. In the Midwestern Ontario area they have 458,549. Now that is a pretty hefty population figure when you think of this. Last year alone in the County of Huron they had a decrease of about 4,000. They just moved out of the area, primarily because jobs were not there, opportunities were not there, development that they should be getting, was not there and currently, I believe it is because of a lack of transportation in that particular area.

Prior to 1970 the whole area was served by the railways and of course everybody has gathered from this meeting today what has happened to that. They have tried the buses. They found out from this meeting today that certainly the bus situation is not the answer to it.

They have airport facilities in just about every one of the towns that would be served. Guelph has a population of 57,000 or better and there are good airport facilities there. Stratford has just had a new runway put in. Listowel has a fair little airport. They have about 2,000 or 3,000 feet of runway. At Wingham they have 3,000 feet there. Goderich has plenty of runways. There is no airport in Seaforth nor in Clinton.

In the north you have an excellent airfield right at Wiarton with 6,000 feet of runway which nobody seems to use other than small aircraft learning to take off and land again and they can do it all in about half that distance. They have good facilities at Wiarton, and instrument landing facilities. Hanover has an airport that now is lit for night landings. They have airport facilities at Port Elgin. Kincardine has airport facilities to be used both day and night at the present time. Collingwood has just improved their airport conditions as well.

I think you can see from this that the possibility for some type of spoke-type or commuter-type air service for

[Interprétation]

Twin Otter. L'appareil s'est posé à Listowel, Goderich, Port Elgin, Kincardine, Hanover pour revenir ensuite à Toronto. Le tout en un jour.

L'intérêt suscité par cet essai est attesté par le fait que deux ou trois cent personnes sont venues assister à l'opération à l'aéroport de Hanover. Ces gens voulaient savoir quand le service serait inauguré, et certains auraient acheté un billet pour le lendemain même si cela avait été possible.

Nous avons amené avec nous les députés de la région. Un mois et demi après ce vol, une réunion fut tenue à Wingham, réunion à laquelle soixante-quinze personnes assistaient, dont certains membres du Comité. Un comité fut constitué en vue de poursuivre l'étude du transport aérien. Le rapport de ce comité ne nous est pas encore parvenu.

Je pense néanmoins que la meilleure solution serait fournie par le rétablissement des lignes ferroviaires; néanmoins j'estime également que c'est maintenant qu'il faut s'occuper d'un système éventuel de transport aérien pour l'ouest de l'Ontario et dans d'autres régions ayant des populations sensiblement égales. Je vais vous donner quelques chiffres. La région en cause est située entre London et Barrie jusqu'à Guelph ainsi que la partie occidentale de la région. Il s'agit en tout de quelque 40,000 milles carrés. La région compte 491,742 habitants. Cette population se répartit en deux régions distinctes, d'une part les lotissements de la Baie Géorgienne qui ne comptent que 33,193 habitants et le centre-ouest de l'Ontario qui en compte 458,549. Ce sont là des chiffres assez élevés. Rien qu'au cours de l'année écoulée, le comté de Huron a perdu environ quatre mille habitants en raison du manque d'emploi, de la stagnation économique et actuellement aussi du manque de moyens de transport.

Jusqu'en 1970, la région était desservie par les trains et nous savons tous ce qui en est advenu. On a essayé d'utiliser des autobus, mais cela n'a pas résolu le problème.

Les aéroports existent pratiquement dans toutes les villes que j'ai nommées. Ainsi Guelph avec une population de 57,000 habitants a un aéroport. Stratford vient de faire construire une piste d'envol. Listowel dispose d'un petit aéroport avec deux ou trois mille pieds de pistes. Wingham en a trois mille pieds. Goderich a plusieurs pistes alors qu'il n'y a pas d'aéroport du tout ni à Seaforth ni à Clinton.

Plus au nord, Wiarton a un excellent aéroport avec six mille pieds de piste utilisés uniquement par de petits appareils servant à l'apprentissage des pilotes, les installations sont bonnes et on peut y pratiquer l'atterrissage aux instruments. L'aéroport de Hanover est équipé pour les atterrissages de nuit. Port Elgin également a un aéroport. L'aéroport de Kincardine permet l'atterrissage de jour et de nuit. Celui de Carlingwood vient d'être amélioré.

Tout ceci permettrait d'envisager une navette aérienne pour l'ouest de l'Ontario de même que le rétablissement du service ferroviaire ou l'amélioration du service d'autobus. J'ai été heureux d'entendre le témoin de Toronto suggérer une collaboration étroite entre les chemins de fer et les autobus. En outre, on pourrait établir une collaboration entre les autobus et le transport aérien notamment en rassemblant les voyageurs en autobus à un certain endroit ce qui leur permettrait de faire le trajet Owen Sound-Toronto en quarante-quatre minutes. L'impossibilité dans laquelle nous nous trouvons d'utiliser l'aéroport de l'île de Toronto pose des difficultés. Or nous avons posé la question aux fonctionnaires fédéraux. Ils nous ont répondu



## [Text]

Western Ontario, as well as the return of rail service or an improved busing service. I was glad to hear the gentleman from Toronto suggest an amalgamation of services where the buses and rail would work together. I also see that buses and airport facilities could work together. Where you have the facilities in these various communities at the present time you could run a GO service bus, for the lack of a better name, or a commuter service bus, bring the people in, and get them to Toronto in about 44 minutes from Owen Sound that is from on the ground to on the ground. One of the problems I have run into in investigating this further is the lack of the availability of the Toronto Island Airport. Here you run into a lot of circumstances. You ask the federal people, "Why can we not use the Toronto Island Airport?" They tell you it does not belong to them, it belongs to Toronto. You go to Toronto and they say, well it does not belong to us, the provincial government has to have something to do with it. You go to the provincial government and they say you cannot license it because the federal government says there is not the proper equipment there. Where do you start? One of the answers would be the proper installation of IFR equipment at Toronto Island airport because it is an ideal situation. They have had small feeder lines start up in St. Catharines and simply go under because they could not get into Toronto Island, they had to go to Toronto International.

• 1712

To get the service started I think you could use Toronto International, with some prospect in the future of getting that service to go into Toronto Island if and when everybody can agree. It would require a subsidy but I think everything that we have talked about today will definitely require a subsidy, whether it is rail service, whether it is bus service, or even if you put the horse and buggy back on and get that working again. That is the situation as far as I have found in studying this thing for about two years now. I feel that this portion of Ontario definitely needs a quick answer to the transportation problem. We are losing the people that we have and it is our prime source for the future. The youngsters are leaving here, they go to college, they go down to the city, they cannot even get home for the weekend because that means father has to take the car to go to get them and take them back to get any time at home.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Douglas. It was very informative.  
Mr. Saltzman.

**Mr. Saltzman:** The aircraft you are looking at was a twin-engined Beaver?

**Mr. Douglas:** Yes.

**Mr. Saltzman:** Have you looked at any of the projected STOL aircraft because there is quite a bit of talk now about a STOL airport in Toronto? The short take off and landing aircraft would be ideal.

**Mr. Douglas:** The DHC-6 is a STOL aircraft. It is being used in Norway quite extensively at the present time. It is being used in many of the island areas in the Pacific. It is being sold all over the world except in Canada.

**Mr. Saltzman:** How many do you require for it?

**Mr. Douglas:** I believe that two aircraft would be required to provide the proper service.

## [Interpretation]

que l'aéroport appartient à la ville de Toronto. Les fonctionnaires municipaux affirment qu'il ne leur appartient pas et qu'il faut s'adresser aux autorités provinciales. Or les autorités provinciales se disent dans l'impossibilité de nous donner une autorisation, l'équipement n'étant pas adéquat selon les autorités fédérales. Que faire dans ces conditions? Il faudrait commencer par installer un équipement IFR à l'aéroport de l'Île de Toronto dont la situation est idéale. Une petite ligne lancée à Ste-Catherines a fait faillite en raison de l'interdiction d'atterrir à Toronto Island et l'obligation de se rendre à l'aéroport international de Toronto.

Je pense qu'il faudrait pour commencer utiliser l'aéroport international de Toronto, avec la possibilité d'atterrir éventuellement à Toronto Island lorsque tout le monde sera d'accord. Un tel réseau devrait être subventionné mais ceci est vrai également du transport ferroviaire et du service d'autobus et le serait aussi si on en revenait aux diligences. C'est la conclusion à laquelle je suis arrivée après une étude de 2 ans. Je suis d'avis qu'il est essentiel pour cette partie de l'Ontario que le problème des transports soit réglé rapidement. Notre population, qui est notre principale source de richesses, diminue. Les jeunes gens quittent la région pour aller poursuivre leurs études en ville, et ils ne peuvent rentrer chez-eux pour les fins de semaine car cela exigerait que leur père les conduise et les ramène en voiture.

**Le vice-président:** Je vous remercie monsieur Douglas. Monsieur Saltzman.

**M. Saltzman:** L'appareil que vous avez examiné était le bi-moteur Beaver?

**M. Douglas:** C'est exact.

**M. Saltzman:** Avez-vous envisagé les appareils ADAC dont il est question pour l'aéroport de Toronto? Il me semble que les appareils à décollage et atterrissage courts fourniraient la solution idéale.

**M. Douglas:** Le DH6 est justement un appareil ADAC. Il est utilisé à une large échelle en Norvège à l'heure actuelle. On l'utilise également dans de nombreuses îles du Pacifique. Il se vend partout dans le monde sauf au Canada.

**M. Saltzman:** Combien d'appareils vous faudrait-il?

**M. Douglas:** Je pense que 2 suffiraient.

[Texte]

**Mr. Saltzman:** What runway length?**Mr. Douglas:** Two thousand feet.**Mr. Saltzman:** You need 2,000 feet.**Mr. Douglas:** Two thousand feet is the prescribed amount by the Department of Transport at the present time. It is the minimum for this type of aircraft.

As a matter of fact, the federal government I believe loaned somebody in Venezuela or Pakistan \$50,000 or \$500,000 on a 50-year catch-me-if-you-can payment basis at just about the time that we were preparing to hold the meeting in Wingham. We looked into it and there does not seem to be any way that we can get any money out of anybody right here in Canada. We seem to be lending the money to other countries.

**Mr. Saltzman:** This is a very interesting idea. I do not think we have the time today to go into it but it is certainly the kind of idea we should take a look at.**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Saltzman. Mr. McKinley.**Mr. McKinley:** Mr. Chairman, I do not have any questions but I wanted the Committee to hear that there has been some study going on into this matter.**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. McKinley.**Mr. Douglas:** Perhaps I could make one more point. There is a type of service almost identical to what we are talking about here. It is called Air Wisconsin in the United States. They are using the Twin Otters. It has been in operation for about five years. They serve an area in the State of Wisconsin roughly similar to our Western Ontario area. It is based in Minneapolis, and serves Appleton and Cheboygen. A second arm goes to Chicago. This is the spoke and hub idea once again. They found that between 1965 and 1969 there was an increase of 64 per cent per year in passengers and a 175 per cent increase in freight traffic on that particular line alone. It is working in an area similar to ours. I see no reason why such a situation could not work here and in other parts of Canada.**The Vice-Chairman:** I would like to inform the members of the Committee that Mr. Virr has asked Mr. Douglas for copies of his notes and you will be supplied with a complete set of these notes.

At this time I would like to call on Mr. Ross Whicher, member of Parliament for this area.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I just wanted to reiterate what I said this morning. We really appreciate the Committee members coming here and we do appreciate, too, the many briefs that have been presented today by people from this area. Many of these people have sat here all day and obviously are interested in the transportation situation in this part of the country, not only in the riding of Bruce, but many other ridings in the surrounding area. I think they have put a fantastic amount of work into this. I remember being with Crawford Douglas when the idea first came along about air travel in this area. He has done a great deal of work, more than anybody else. I might say, regarding that particular project. There have been so many briefs. The last two were from two young men, neither one of whom lives in this area now but who are vitally interested in the transportation situation in this part of the country. When we have young men like that, ready to stand up and be counted, we do not have to worry about what is going to happen to this country of ours. It will be in darn good shape certainly years from now and they are just the type of boys who are going to take it over.

[Interprétation]

**M. Saltzman:** Et quelle serait la longueur des pistes?**M. Douglas:** Deux mille pieds.**M. Saltzman:** Vous avez besoin de 2,000 pieds.**M. Douglas:** C'est le ministère des Transports qui a fixé le chiffre de 2,000 pieds; c'est la longueur minimum pour ce type d'appareils.

Le Gouvernement fédéral a consenti un prêt, au Vénézuéla ou au Pakistan, de 50,000 ou 500,000 mille dollars quasiment à fonds perdus pour une période de 50 ans juste au moment où nous préparions la réunion de Wingham. Nous avons examiné la situation et il ne semble pas que nous puissions obtenir de l'argent où que ce soit au Canada, nous nous contentons d'en prêter à d'autres pays.

**M. Saltzman:** Voilà une idée fort intéressante. Nous n'aurons pas le temps de l'examiner plus en détail aujourd'hui mais elle mérite certainement d'être poursuivie.**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Saltzman.

Je donne la parole à M. McKinley.

**M. McKinley:** Monsieur le président, je n'ai aucune question à poser mais je voudrais signaler au Comité que cette question a fait l'objet d'études.**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur McKinley.**M. Douglas:** J'aimerais ajouter encore quelque chose. La Société Air Wisconsin des États-Unis est un bon exemple de ce que j'ai avancé aujourd'hui. Elle utilise les appareils Twin Otters et cela fait 5 ans qu'elle existe. La région qu'elle dessert dans le Wisconsin ressemble sous bien des rapports à l'Ouest de l'Ontario. Les avions partent de Minneapolis vers Appleton et Cheboygen ou vers Chicago. De 1965 à 1969, on a enregistré une augmentation de 64 p. 100 du nombre des passagers et une augmentation de 175 p. 100 des marchandises transportées rien que sur cette ligne. Comme la région ressemble beaucoup à la nôtre, je ne vois pas pourquoi cela ne marcherait pas chez nous et ailleurs au Canada.**Le vice-président:** Je signale aux membres du comité que monsieur Virr a demandé à monsieur Douglas des exemplaires de sa déclaration qui vous seront également distribués.

Je donne maintenant la parole à monsieur Ross Whicher, député de cette région.

**M. Whicher:** Monsieur le président, je tiens à répéter ce que j'ai dit ce matin, notamment que nous sommes très heureux de la venue du comité et que nous avons beaucoup apprécié les nombreux mémoires soumis par les habitants de la région. De nombreuses personnes ont passé toute la journée dans cette salle ce qui prouve à l'évidence qu'elles s'intéressent à la question des transports dans cette partie du pays et non pas exclusivement dans la circonscription de Bruce. J'estime qu'ils ont accompli une tâche énorme. J'étais là lorsque M. Crawford Douglas a conçu l'idée du transport aérien dans la région. Il a mis toute son âme, plus que n'importe qui d'autre; les mémoires ne se comptaient plus. Les deux derniers ont été présentés par deux jeunes gens, ni l'un ni l'autre de la région, mais qui s'intéressaient beaucoup à la situation du transport dans cette partie du pays. Tant que nous aurons des jeunes comme ceux-là, prêts à relever le défi, nous n'avons pas à nous inquiéter de l'avenir de notre pays.

L'avenir est prometteur et nous le devons à ces ardents défenseurs de nos causes.



[Text]

• 1710

We do appreciate all of the people who stay here all day; we appreciate the press, the television and radio people coming. We genuinely hope—I say this on behalf of all of the Committee—that regardless of politics, we are going to try to fool you people. For once, we are going to try to do something about the transportation situation in this part of the country. While that certainly is not a promise because I am only one, the feeling that I get from the New Democratic members, the Conservative Party members, we are going to make a very strong effort. Politics I hope will go out the window and the trains will go back on the tracks. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** I would just like to say that Mr. N. R. Robertson of Walkerton, Ontario has arrived. I think we should hear his brief. Do you agree?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. N. R. Robertson (Walkerton, Ontario):** Mr. Chairman, I happen to be a lawyer, born in this town, and although I did not have much notice of the meeting, I took the trouble to go up to the registry office to look at a couple of papers to see how the railways acquired this land. I have a couple of photographs of the interior part of those two deeds. I would just like to refer to them because I have often wondered why the railways have been allowed to get away with cutting off passenger service.

We have heard a lot about it. This is pretty much the standard deed they used at that time. Here is a photograph from one in the registry office. This is a grant from a fellow named Charles Miles which is just a couple of miles up the road here. It used to be known as Miles' Corner when I was a kid. It is dated August 28, 1871. It reads in the standard form that they have. I will not take your time up. It says \$45 is to be paid to me (Charles Miles) by the Wellington-Grey-Bruce Railway Company; the receipt is hereby acknowledged; to grant, bargain, sell and convey on to the said Wellington-Grey-Bruce Railway Company, their successors, and assigns forever all that part of the parcel of land and premises situated now—Lot 5 Concession 2 north of the Durham Road and so on. That is only a couple of blocks up.

Then it goes on "which is marked red upon the diagram or plan delineated upon this presence, the same having been selected and laid out by said company for the purposes of their railway" containing and so on the usual ninety-two one hundredths of an acre. That is the simple form.

The other deed that I had photographed is the one near Southampton, Lot 60. It reads in the same manner only this fellow got the sum of \$219 for parts of lots 58, 59 and 60. It has the same term about "for the purposes of the railway". There is also something about three crossings describing where they are.

I would like you to take these with you. Keep them. Somebody with the money to do so and the information should bring a lawsuit against the railway for decision and cancellation of those deeds and the return of the land to those farms from which they came. The reason being by failure of consideration that they paid. They may have paid the dollars but in addition to that they were to run their railway forever. Now they fail to do so in full. They run it for oil cars and trains. We have six or eight a day running up there. The railway track itself, I believe, is in

[Interpretation]

Nous apprécions la présence des personnes qui passent la journée avec nous; nous apprécions l'intérêt manifesté par les journalistes, les gens de la télévision et de la radio. Nous espérons sincèrement—et je le dis au nom de tous les membres du Comité—que malgré les servitudes politiques, nous allons vous jouer un tour; enfin, nous allons faire les efforts nécessaires pour régler la question du transport dans votre coin de pays. Je ne vous en fais pas la promesse, car je suis seul à parler, mais à en juger par l'attitude des députés du Nouveau parti démocratique, du parti Conservateur, nous y travaillerons ferme. J'espère bien qu'on jettera toute partisanerie politique par la fenêtre et que les trains reprendront la voie. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** J'aimerais simplement dire que M. N. R. Robertson de Walkerton est arrivé. Je crois qu'il serait bon d'entendre son mémoire. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. N. R. Robertson (Walkerton):** Monsieur le président, je suis avocat et je suis né ici dans cette ville et, bien que je n'aie été avisé que très tard de la réunion, j'ai pris la peine de me rendre au bureau d'enregistrement pour examiner certains documents et me rendre compte de la manière dont les chemins de fer ont acquis les terres qu'ils possèdent ici. J'ai des photographies de l'intérieur de ces deux titres de propriété. J'aimerais m'y reporter, car je me suis souvent demandé pourquoi les chemins de fer avaient pu supprimer aussi impunément le service-voyageurs.

Nous en avons beaucoup entendu parler. Il s'agit d'un acte notarié ordinaire de l'époque. Voici la photocopie d'un des actes qui se trouvent au bureau d'enregistrement. Il s'agit d'une cession consentie par un certain Charles Miles qui habite à quelques milles d'ici. On appelait l'endroit Miles' Corner quand j'étais enfant. L'acte est daté du 28 août 1871. C'est la formule ordinaire de l'acte. Je serai bref. Il y est écrit: «\$45 doivent m'être payés à moi (Charles Miles) par la société Wellington-Grey-Bruce Railway Company; réception accusée: pour accorder, négocier, vendre et céder à ladite société Wellington-Grey-Bruce Railway Company, à ses successeurs, et céder à perpétuité toute la partie de la parcelle de terrain qui est ainsi située:» parcelle 5, concession 2, au nord de la route Durham et ainsi de suite. C'est juste à quelques pâtés de maisons d'ici.

Et il est ajouté: «marquée en rouge sur le dessin ou plan décrit dans le présent acte, ladite parcelle de terrain ayant été choisie et mesurée par la société pour y construire sa voie ferrée» et ainsi de suite, les quatre-vingt-deux centièmes habituels d'un acre. C'est l'acte lui-même.

L'acte notarié que j'ai photographié est celui qui a trait à la parcelle 60, près de Southampton. Le texte formule est le même, mais le vendeur dans ce cas-ci a reçu la somme de \$219 pour certaines parties de parcelles 58, 59 et 60. La même expression est employée: «pour y construire sa voie ferrée.» Il est aussi question de l'emplacement de trois passages à niveau.

J'aimerais que vous les emportiez, que vous les conserviez. Quelqu'un ayant de l'argent et les renseignements nécessaires devrait poursuivre en justice les chemins de fer pour faire annuler ces actes notariés et exiger la restitution de ces terres aux fermes à qui elle appartenaient. La raison invoquée serait que la compagnie n'a pas rempli les obligations du contrat. Peut-être la somme a-t-elle été payée mais les chemins de fer devaient circuler à perpé-

## [Texte]

much better condition than it ever was when they ran for passengers. They have given it a great deal of attention. They do not want anything to happen to their oil going up, I suppose.

But anyway, that is one angle that I would think that this situation might be attacked on. I do not say you would win. I have thought of it before but I have never bothered my head about it before. I point those two things out.

There must be by-laws in every township, I would think, and definitely in the county permitting that railway to cross the different roads: one for the county roads and one for the township roads. I acted for the hydro people when they got the right to cross certain roads; we always had to get a by-law and there was usually a recital as to why they were given this right. I know we had quite a time getting across one county road. We were trying to join up the Walkerton hydro plant with the Southampton hydro plant. We had quite a time getting it although eventually there was a by-law. I only refer to those by-laws to show that they must exist somewhere. If they could be dug up out of some township treasurer's safe or from where they have been stuck. The county ought to do better. They have always had a county building here to keep things in. The town does not have it; they stuffed their old by-laws into the lowest safe in the Town Hall and the flood in 1929 flooded it out—so my information is—I had better play safe—and shipped all this pulp up to the dump. They are the only by-laws in Walkerton. They are available, elsewhere, I think, if they were only dug up. Everybody's business is nobody's business. That is the way I feel about that.

As for the necessity of having this, it is really a joke. I can remember the time when my father and two judges from Walkerton used to go up to Southampton to camp. In fact, I can remember there was not a single cottage on the beach then. We went up by train, a couple of men had put up a big marquis and we camped there. Father would come up on the Friday train and go back on the Monday train. That was the only opportunity. Now you say what has that got to do with it now. We are exactly back in that same position. You say most people have cars. Sure, but the elderly people do not have it and everybody loses his driver's licence in time. I have that in the back of my mind. I will probably lose mine one of these times. As for going to Toronto, the capital of Ontario, lawyers cannot hike down there in the morning and get back at night as they used to do. The train was the only way they could do it. You could say you go by car. Sure I go by car but it takes more time to get into Toronto and get parked as it is to get down from here. That is the situation as regards legal business.

If you wanted to get down on a notion, you could slip down in the morning and come back on the evening train. The train left about 7 a.m. in the morning and left Toronto anywhere from 5 o'clock, 5.10 and you got home the same night. That is all off. Now, if a lawyer wants to get down he has to go down and really spend about two days there because, as I said, you cannot get your car parked. Another thing, it is getting more difficult all the time to get there on time for your appointments because of the traffic.

There is a bus to London mentioned. Who the heck wants to go to London. That is not where our business is done. For instance, the Supreme Court sits in Chambers in Toronto during the daytime. That is where we go for our motions in court and that sort of thing, certainly not London although they do hold a weekly court there about once a week.

## [Interprétation]

tuité. Ils manquent à leur engagement en n'utilisant la voie ferrée que pour l'expédition des trains de wagons-citernes de pétrole. Il en passe 6 ou 8 par jour; la voie ferrée même me semble en bien meilleur état qu'elle ne l'a jamais été au temps du service-passagers. Elle est soigneusement entretenue. La compagnie veut sans doute s'assurer qu'il n'arrivera rien au pétrole.

C'est un des aspects que l'on peut utiliser. Je ne vous garanti pas que vous gagneriez. J'y ai déjà pensé, mais je ne m'en étais jamais inquiété. Je vous signale ces deux faits.

Je présume qu'il y a dans chaque canton et certainement dans le comté des règlements permettant aux chemins de fer de traverser les routes; le premier régissant les routes du comté et l'autre les routes du canton. J'étais avocat pour l'Hydro quand certains droits de passage ont été accordés; nous devions toujours faire passer un règlement et il y avait toujours beaucoup de disputes sur les raisons de nous accorder ce droit. Je me souviens que nous avions eu beaucoup de mal à obtenir de traverser une certaine route vicinale. Nous voulions relier l'Hydro de Walkerton à l'Hydro de Southampton. Nous avons eu beaucoup de peine à l'obtenir bien qu'en fin de compte un règlement ait été adopté. Je mentionne ce règlement dans le seul but d'indiquer qu'ils doivent exister quelque part. Si on pouvait les retrouver dans quelque cadastre de canton ou les dénicher dans leur cachette. Le comté devrait mieux s'organiser. Il y a toujours eu des édifices pour conserver ces documents. La ville n'en a pas; les archives ont été enfermées dans le coffre-fort des caves de l'Hôtel de ville et l'inondation de 1929 les a emportés—c'est ce qu'on me dit—je suis mieux d'être prudent—et ce qu'il en restait a été envoyé au dépotoir. Les seules ordonnances sont celles de Walkerton; il doit en exister ailleurs, si on pouvait seulement les déterrer. Les affaires de tout le monde ne sont les affaires de personne. Tel est mon sentiment.

Quant à leur nécessité, cela tourne à la plaisanterie. Je me souviens que mon père et deux juges de Walkerton se rendaient d'habitude à Southampton pour camper. Je me souviens même qu'il n'y avait alors aucune villa sur la plage. Nous nous rendions là en train, quelques hommes plaçaient une marquise et nous campions à cet endroit. Mon père partait en train le vendredi et revenait de la même manière le lundi. C'était la seule possibilité. Vous me demanderez à quoi je veux en venir. Nous voilà revenus exactement à la même situation. Vous dites que la plupart des personnes ont des voitures. Oui, mais les personnes âgées n'en ont pas et tout le monde finit par perdre son permis. J'y pense car je perdrai probablement le mien un beau jour. Pour se rendre à Toronto, la capitale de l'Ontario, un avocat peut difficilement faire de l'auto-stop le matin et revenir le soir comme ils le faisaient dans le temps. Le train était le seul moyen de locomotion. Vous pourriez dire allez-y en voiture. Oui, j'y vais en voiture, mais cela prend plus de temps pour se rendre à Toronto et stationner que de s'y rendre à partir d'ici. C'est ennuyeux pour les gens de robe.

Si la fantaisie vous prenait de partir le matin, vous pouviez revenir le soir; le train partait à 7 heures du matin et quittait Toronto vers 5 heures, 5 h. 10 et vous pouviez rentrer à la maison le même soir. Tout cela est aboli. Actuellement, lorsqu'un avocat veut s'y rendre, il doit passer jusqu'à deux jours là-bas, car il ne peut trouver de stationnement pour la voiture. De plus, il devient de plus en plus difficile de s'y rendre pour des rendez-vous, à cause de la circulation.

On a mentionné l'existence d'un autobus à London. Mais qui veut aller à London? Ce n'est pas le centre des affai-



[Text]

• 1727

I am not knocking London, but ever since London has been the head of Military District No. 1 there has been a policy of the Ontario government, and I am not knocking them either, of pushing us as if we were in the London district.

Another bothersome thing right now is the head of the office that deals with the sales tax department is stuck away over in Barrie.

You can write or telephone them, but if you want to go over to talk to the man, who is going to drive to Barrie? You are scattered all over. In other words, our traffic in this area is mostly to Toronto.

I know people who used to go down regularly to consult their doctors and specialists in Toronto and they would get on the train. I know several ladies who have cars but they do not feel like driving to Toronto to do a day's shopping or go down to the opera as they do. I know a group of ladies in this town that go down there just to hear the opera at the O'Keefe place. They used to go down in the morning and come back in the evening train. They cannot do it now. They are not going down through that traffic and that sort of thing. That is only one little thing, but it is just one little thing that irritates people and there is no reason why it should be.

As I say, I think that somebody with backbone enough and money to handle it, should sue the railway for the purpose of having those deeds declared now invalid and the land transferred back to the farm that it came from by reason of failure of consideration. It is not complete failure. They made some dollars but for the purposes of the railway and the railway was obtained for the idea it was to run forever, not at the wish of the railway board or the Minister of Transport either. I think that if it was attacked from that angle, you might have some luck. It is back to the horse and buggy days. I know I have driven a pony to Southampton when we could not go up on the railway. I have even gone down by boat but I would not recommend that.

The people around here are really frustrated. It is all right to say we have got cars. That is right. We have two cars in our family but I would hop the train myself to go down to Toronto rather than drive the car down there and back again in the day as I used to. I would go down and back by train. There are quite a number of elderly who would do that.

**Mr. Rock:** Could we just pass those deeds around?

**Mr. Robertson:** The railways get away with a lot just because they are bigger than we are. That is exactly what I think about it.

**The Vice-Chairman:** Just a minute, Mr. Robertson. Are there any questions?

**Mr. Rock:** Can those deeds be passed around?

**The Vice-Chairman:** Mr. Virr has the deeds.

**Mr. Rock:** Oh, I see, very good.

**The Vice-Chairman:** Any questions? Thank you very much Mr. Robertson.

This completes the hearings and the meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

res; ainsi, la Cour suprême siège à Toronto pendant la journée. Et c'est en Cour que nous présentons nos motions et ainsi de suite, certainement pas à London, bien que le tribunal y siège à peu près une fois par semaine. Même s'il y a des audiences toutes les semaines.

Je ne veux pas jeter la pierre à London mais depuis que London est le centre principal du district militaire No. 1, le gouvernement de l'Ontario a comme politique, et je ne veux pas leur jeter la pierre non plus, de nous bousculer comme si nous faisions partie du district de London.

Il y a une autre chose ennuyeuse également, c'est que le bureau qui s'occupe de la taxe de vente se trouve à Barrie.

Vous pouvez écrire ou téléphoner, mais si vous voulez aller leur parler qu'en va vous conduire à Barrie? On est tous un petit peu éparpillé. Le trafic dans cette région se dirige surtout vers Toronto.

Je connais des gens qui allaient régulièrement consulter leur médecin et leur spécialiste à Toronto, et qui y allaient par train. Je connais bien plusieurs dames qui ont des voitures mais qui n'ont pas envie de conduire jusqu'à Toronto pour y faire leurs emplettes ou tout simplement pour aller à l'opéra. J'en connais un groupe de dames de cette ville qui vont à Toronto pour entendre l'opéra à la Place O'Keefe. Elles avaient l'habitude de partir le matin et de revenir le soir par train. Elles ne peuvent plus le faire. Elles n'iront certainement pas à Toronto dans ce genre de circulation. C'est peut-être une petite chose, mais ce sont ces petites choses qui agacent et il n'y a pas de raison pour que ce soit ainsi.

Comme je l'ai déjà dit, si quelqu'un avait un peu de nerf et un peu d'argent, il devrait poursuivre les compagnies de chemin de fer afin de faire proclamer ces contrats périmés et faire remettre les terres aux cultivateurs à qui elles appartenaient à cause d'un défaut de compensation. Ce n'est pas un défaut tout à fait. Ils ont fait de l'argent, mais parce que les Chemins de fer sont en défaut. L'organisation des Chemins de fer a eu lieu parce qu'on croyait qu'ils dureraient indéfiniment, et non selon le bon vouloir de la Commission des chemins de fer ni même celui du ministre des Transports. Et si on abordait la question sous cet angle, on aurait peut-être gain de cause. On en revient au jour du cheval et de la charrette. Je sais que j'ai déjà conduit un poney jusqu'à Southampton, lorsqu'on ne pouvait pas emprunter les chemins de fer. J'y suis même allé par bateau, mais je ne le recommande pas.

Les gens autour d'ici sont véritablement frustrés. C'est très bien de dire que nous avons des voitures, c'est vrai. Nous avons deux voitures dans ma famille, mais je prendrais le train pour Toronto plutôt que de conduire la voiture et revenir dans la journée comme je le faisais. Il y a bien des gens âgés qui le feraient également.

**M. Rock:** Pouvez-vous faire circuler ces contrats?

**M. Robertson:** Les chemins de fer s'en tirent trop bien, simplement parce qu'ils sont plus forts que nous. C'est exactement ce que je pense.

**Le vice-président:** Un instant monsieur Robertson. Avez-vous d'autres questions?

**M. Rock:** Pouvez-vous faire circuler ces contrats?

**Le vice-président:** M. Virr a les contrats.

**M. Rock:** Oh très bien.

**Le vice-président:** Avez-vous d'autres questions? Je vous remercie beaucoup monsieur Robertson.

Nous terminons les audiences et la séance est ajournée à la demande de la présidence.

## APPENDIX TC-13

January 12, 1972

TO THE MEMBERS OF THE  
COMMONS TRANSPORT COMMITTEE  
PRESENTATION REGARDING  
PASSENGER TRAIN SERVICE  
TOWN OF WALKERTON

Dear Sirs:

The Mayor and Council of the Corporation of the Town of Walkerton Respectfully submit this brief on behalf of the citizens of the Town of Walkerton.

On November 1st, 1970 the passenger train service in southwestern Ontario, which includes the Walkerton area, was discontinued much to the dissatisfaction of the citizens involved. Exhaustive hearings were held by the Canadian Transport Commission in which members of the Town Council participated but no progress was made.

The discontinuation of these services have had quite an impact on everyone in this area, both in the personal and economic aspect of the situation.

Town Council, at a recent meeting, felt that all services should be taken into consideration. The now existing bus service is inadequate and citizens without a car, students, workers or anyone for that matter must depend on public transportation.

In May 1971, the Walkerton Town council in conjunction with the Walkerton Chamber of Commerce conducted a public transportation survey. Out of 461 questionnaires returned 459 expressed the opinion that a better service should be provided even if only week-ends were considered.

The Town of Walkerton with a population of 4,500 does not intend to stand still industrially or residential wise therefore, even scheduled services for travel is of the utmost importance.

It is important that train services should become available again, time of travel at present is approximately six hours to Toronto, train time approximately three hours and the round trip could be made in one day.

As it was mentioned earlier, the argument in favor of the restoration of this rail service is very real for those who are physically or financially unable to drive a car and it might even prove a serious setback in efforts to attract industry to this area.

In this regard, Gentlemen, all statements contained herein were prepared on behalf of the citizens and Town Council to support a rescheduling of railway services to the Walkerton area.

Respectfully submitted  
A. J. Brown, Mayor  
Corporation, Town of Walkerton

## APPENDICE TC-13

Le 12 janvier 1972

AUX MEMBRES DU COMITÉ DES  
TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES  
MÉMOIRE RELATIF  
AU SERVICE-VOYAGEURS  
VILLE DE WALKERTON

Messieurs,

Le maire et le conseil de la municipalité de Walkerton vous présentent respectueusement ce mémoire au nom des citoyens de leur ville.

Le 1<sup>er</sup> novembre 1970, le service-voyageurs dans le Sud-Ouest de l'Ontario, dont la région de Walkerton, a été supprimé au grand mécontentement des usagés intéressés. Malgré les audiences répétées de la Commission canadienne des transports, auxquelles les membres du conseil municipal ont participé, aucun progrès n'a été réalisé.

Tous les habitants de la région ont été sérieusement atteints par la suppression de ces services, tant sur le plan personnel qu'économique.

Lors d'une récente réunion, le conseil municipal a estimé qu'il faudrait remettre en question tous ces services. Le service d'autobus actuel est inadéquat et ceux qui ne possèdent pas d'automobile, les étudiants, les travailleurs, ou qui que ce soit doivent compter sur les moyens de transport en commun.

En mai 1971, le conseil municipal de la ville de Walkerton, de concert avec la Chambre de commerce, a mené une enquête sur les transports publics. Sur les 461 questionnaires qui ont été retournés, 459 étaient d'avis qu'un meilleur service s'imposait, même s'il ne s'agissait que des fins de semaines.

La ville de Walkerton dont la population s'élève à 4,500 habitants n'entend pas demeurer stationnaire du point de vue industriel ou résidentiel et par conséquent, l'existence d'un réseau de transport à horaire fixe revêt pour elle une importance capitale.

Il importe que l'on puisse à nouveau recourir à un service de transport par voie ferrée; il faut actuellement environ six heures pour se rendre à Toronto; par le train, il en faut environ trois et l'aller et le retour pourraient se faire dans la même journée.

Comme nous l'avons dit plutôt, l'argument en faveur du rétablissement de ce service ferroviaire est très réel pour ceux qui sont physiquement ou financièrement incapables de conduire une automobile et l'absence de train risque même nettement de contrecarrer les efforts faits en vue d'attirer l'industrie dans cette région.

C'est pourquoi, messieurs, ces déclarations ont été rédigées au nom des citoyens et du conseil municipal, afin d'appuyer le rétablissement du service-voyageurs par le rail dans la région de Walkerton.

Nous vous soumettons donc respectueusement ces divers arguments et vous prions, messieurs, d'accepter l'expression de nos sentiments distingués.

A. J. Brown, Maire  
de la ville de Walkerton



## APPENDIX TC-14

## BRIEF

The Corporation of the County of Grey to the Commons Transportation Committee re Transportation Services in Grey County.

Pioneers of this area strove with untiring efforts to obtain Railway service for development of this area. County minutes reveal numerous reports of the events of a century ago. What rejoicing when rail service became operative!

Now that the passenger service has been discontinued irrevocably, apparently, we must look to some other mode of transport for our people for the following reasons:

(1) Many outlying, or out of the way areas of Grey County have been left with no passenger service of any kind. We refer to smaller villages, police villages and hamlets, such as Ayton, Holstein, Reustadt, Feversham, etc. The Town of Hanover does not have adequate service to Toronto.

(2) Persons with no private means of travel have no means of transportation. The percentage may be very small, but even a minority group deserves consideration. In this group of persons we should include our senior citizens on whose behalf we request assistance.

(3) With the discontinuance of Railway services, we are now faced with new transportation problems. Owen Sound has been considered the centre for development of Grey and Bruce Counties. We are fast believing and learning that this area will become one of the greatest resorts and recreational areas of Ontario. The inadequacy of transportation in this area impedes progress and development of any nature. The Ontario government has stated that Grey County is the "Playground Area" of Ontario, and consideration should be given for a flow of traffic to the area as well as from, or within the area. With all passenger services removed, the geographical situation of our area demands that proper alternative transportation facilities be provided to fill the vacuum.

(4) What effort is the government making to provide better service since the Railway passenger service is no more? In our opinion, the government should make a review and study of the needs of the people and endeavour to provide an economical service to and from the larger centres. Lack of services tends to impede development of our area. Being more and more known as a tourist area, many people would, doubtless, travel by bus for their weekend recreation if the service was adequate. Heavy traffic on the Highways and the resultant death toll is becoming most frightening. Passenger service on the railways appears to be gone forever and our bus and air services certainly are inadequate; so we make the following suggestions to better our position as far as transportation is concerned:

(1) Some parts of our County now have adequate services, but other parts of the County do not. We suggest a feeder system which would travel from the smaller, more isolated areas to bring people to the Central areas. This feeder system of buses would be best operated on a Municipal, or County basis. However, the local municipalities must look to the government for subsidy to help support it.

(2) Grey County had hoped that the new International Airport would be established at Amaranth close to our area which would provide better transportation facilities, but since the Federal government has decided on

## Appendice TC-14

## Mémoire

Le Conseil du comté de Grey au Comité des transports de la Chambre, objet: Services de transport du comté de Grey.

Les pionniers de cette région se sont efforcés de façon assidue d'obtenir un service ferroviaire pour mettre en valeur cette région. Les procès-verbaux du comté révèlent de nombreux rapports sur les événements d'il y a un siècle. Quelle réjouissance lors de l'inauguration du service ferroviaire!

Maintenant que le service-voyageurs a cessé ses activités de façon irrévocable, selon toute apparence, nous devons rechercher quelque autre mode de transport pour les raisons suivantes:

(1) Plusieurs régions éloignées ou hors ligne du comté de Grey ont été privées des services-voyageurs de quelque sorte que ce soit. Il s'agit des très petits villages, des villages qui relèvent de la police et des hameaux, tels que Ayton, Holstein, Neustadt, Feversham, etc. Il n'y a pas de service convenable de la ville de Hanover à destination de Toronto.

(2) Les personnes qui n'ont aucun moyen de transport privé, n'en ont aucun par le fait même. Le pourcentage peut être très minime mais même un groupe minoritaire mérite d'être considéré. Dans ce groupe de personnes, nous devrions comprendre nos citoyens plus âgés, au nom de qui nous demandons de l'aide.

(3) Comme on a discontinué les services ferroviaires, nous faisons face maintenant à de nouveaux problèmes de transport. On considère Owen Sound comme le centre duquel dépend la mise en valeur des comtés de Grey et de Bruce. Nous croyons fermement que cette région deviendra une des régions de villégiature et un des centres récréatifs les plus importants de l'Ontario. Les services inadéquats de transport de cette région entravent le progrès et l'expansion de quelque nature que ce soit. Le gouvernement de l'Ontario a déclaré que le comté de Grey constitue la région de divertissement par excellence de l'Ontario, et on devrait tenir compte de la circulation vers la zone et en provenance ou à l'intérieur de la région. Étant donné que les services-voyageurs ont cessé, la situation géographique de notre région exige que l'on assure une solution de rechange appropriée concernant les services de transport en vue de combler le vide.

(4) Que fait le gouvernement pour assurer un meilleur service depuis que le service-voyageurs ferroviaire n'existe plus? Selon nous, le gouvernement devrait faire une révision et une étude des besoins de la population et s'efforcer d'assurer un service économique vers et en provenance des centres plus importants. Le manque de services a tendance à entraver la mise en valeur de notre région. Étant de plus en plus connue comme une région touristique, bon nombre de personnes y viendraient sans aucun doute par autobus pour se divertir au cours de la fin de semaine, si le service était satisfaisant. La circulation lourde sur les autoroutes et les nombreux morts qui en résultent deviennent de plus en plus effarantes. Le service-voyageurs sur les routes ferroviaires semble disparu pour toujours et nos services d'autobus et de transport aérien sont certainement insuffisants; aussi devons-nous faire les propositions suivantes pour améliorer notre situation en ce qui concerne le transport:

(1) Certaines parties de notre comté ont actuellement des services suffisants mais d'autres parties du comté

another site, we feel we have been deprived of some great improvements, and the past and present situation still exists. The problem will be with us for some time to come.

(3) We are attaching a copy of the services presently provided which will help to point out the inadequacies of the services within our County.

(4) Finally, we feel that the whole situation should be looked at from a wide point of view to include Grey, Bruce and Owen Sound, but we believe, speaking on behalf of Grey County, the transportation system should be operated on a County basis and we would respectfully recommend that, if necessary, bus services within the area be subsidized to render the suggestion of feeder systems feasible for the provision of services to our people.

D. J. McNichel,  
Warden.

Lindsay Inglis,  
Chairman,  
Planning, Development Committee.

#### (1) INTER-URBAN BUS SERVICES

Inter-urban transit service is provided for the Grey-Owen Sound Planning Area by a number of companies. The largest of these is the Gray Coach Lines. Charterways of London operates through Skinner Bus Lines. Together with Burley Bus Lines of Guelph, these three major companies operate out of Grey County and connect Owen Sound to various towns and villages within the Planning Area and to other major urban centres in Southern Ontario, for example, Toronto, London, etc. From these major centres, connections by bus or other modes of transportation to all directions can be made.

Since passenger rail service is absent within the Planning Area, buses are the only alternative to public mass transit within and outside the Area. Therefore, there is need to develop the inter-urban public transit service into an attractive and efficient system. A number of private bus lines within the County operate feeder services from the Owen Sound terminal to distribute the passengers when they get off to their respective destinations, and to bring the people to where they can board the inter-urban system. Some of these trips made are inter-connecting bus trips, but the majority of the trips made on the feeder system are work trips made during weekdays only.

n'en ont pas. Nous recommandons un réseau de raccordement qui partirait des régions moins importantes, plus isolées pour rendre les gens dans les régions centrales. Ce réseau de raccordement d'autobus fonctionnerait mieux au niveau municipal ou du comté. Cependant, les municipalités locales doivent envisager que le gouvernement les aide au moyen de subsides.

(2) Le comté de Grey avait espéré que le nouvel aéroport international serait établi à Amaranth à proximité de notre région, ce qui assurerait de meilleures facilités de transport, mais, étant donné que le gouvernement fédéral a décidé de le construire ailleurs, nous croyons que l'on nous a privés de certaines améliorations importantes, et la situation passée et actuelle existe encore. Le problème existera encore pendant quelque temps.

(3) Nous joignons une copie des services assurés présentement, ce qui aidera à souligner les insuffisances des services dans notre comté.

(4) Enfin, nous croyons que la situation générale devrait être envisagée à partir d'un point de vue plus général pour comprendre Grey, Bruce et Owen Sound mais nous croyons, qu'en parlant au nom du comté de Grey, que le réseau de transport devrait fonctionner au niveau du comté et nous recommandons respectueusement que, s'il est nécessaire, les services par autobus dans la région soient subventionnés pour que la proposition au sujet des réseaux de raccordement en vue d'assurer les services à notre population soit faisable.

D. J. McNichol,  
Gardien.

Lindsay Inglis  
Président  
Comité de planification et de développement

#### SERVICE DE TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOBUS

Un certain nombre de compagnies assurent le service de transport interurbain pour la zone d'aménagement de Grey-Owen Sound. La plus importante de celles-ci est la Gray Coach Lines. La compagnie Charterways de London est exploitée par l'intermédiaire de la Skinner Bus Lines. Ces trois compagnies importantes ainsi que la Burley Bus Lines de Guelph opèrent à partir du comté de Grey et relient Owen Sound aux différentes villes et villages à l'intérieur de la zone d'aménagement et aux autres centres urbains importants dans le sud de l'Ontario, par exemple, Toronto, London, etc. On peut assurer, à partir de ces centres importants, des raccordements par autobus ou par d'autres modes de transport dans toutes les directions.

Étant donné que le service-voyageurs ferroviaire n'existe pas à l'intérieur de la zone d'aménagement, les autobus constituent alors la seule solution de rechange pour l'ensemble de la population qui voyage à l'intérieur et à l'extérieur de la zone. C'est pourquoi il faut que le service public de transport interurbain soit développé de telle façon qu'il devienne un réseau attirant et efficace. Un certain nombre de lignes d'autobus privées dans le comté exploitent des services de raccordement à partir du terminus d'Owen Sound pour conduire les voyageurs à leur destination respective, et amener les gens là où ils peuvent emprunter le réseau interurbain. Certains de ces voyages constituent des voyages par autobus avec correspondance, mais la majorité des voyages effectués sur le réseau de raccordement constituent des voyages dont la destination est le lieu de travail effectués pendant les jours de la semaine seulement.



Map-B-a shows the bus system of Grey-Owen Sound Planning Area. The cob-web pattern of 15 routes (plus the two special ski trips) seems to be a little denser on the eastern side with most of the routes terminating in Owen Sound. Their schedules are summarized in Table B-1.

#### a. Gray Coach Bus Lines Ltd.

Gray Coach Bus Lines Ltd. operates three routes from Toronto to Owen Sound regularly, and two ski trips from Toronto to Talisman Ski Resort and Georgian Peaks Resort during the months of December to March. The three routes from Toronto to Owen Sound run through the Grey-Owen Sound Planning Area from the south, south-easterly and easterly directions.

##### 1. Toronto-Barrie-Stayner-Collingwood-Owen Sound

This route is one of the most frequented of the three. During the regular season, that is, from June to September, there are sixteen round trips per week running between Toronto and Owen Sound via Barrie, Stayner, & Collingwood. Intermediate points within the Grey-Owen Sound Planning Area that receive the service of this bus route include Craigleith, Georgian Peaks Resort, Thornbury and Woodford. The two trips per day average is supplemented by an additional trip on Tuesday and on Friday. Buses run less frequently when on non-summer schedule, that is, from September to June mainly due to the weather conditions. The number of round trips are cut down to thirteen and extra trips run on Tuesday, Friday, Saturday and Sunday.

Daily service is therefore provided on a regular basis between Toronto and Owen Sound. Two buses leave Toronto daily at 8.35 a.m. and 5.50 p.m., returning from Owen Sound at 10.15 a.m. (weekdays only) and 4.45 p.m. A shift of schedules occur during the winter months. Only one regular round trip runs during the weekdays, leaving Owen Sound at 10.15 a.m., and returning from Toronto at 5.50 p.m. The remaining trips run on different days at different times.

There have been considerable changes in service on this route since 1961. The number of trips operating have increased, as well as the volume of passenger travelling between the two terminals and intermediate points.

In 1961, there were only fifteen round trips per week run during the regular season, and ten on the non-summer schedule. For the latter season, buses run only on the average of one per day and two on the weekends. From Sept. to Oct., there was in addition, a daily bus service between Toronto-Barrie-Stayner-Collingwood-Thornbury and Meaford with a stop at Craigleith. This bus only ran from Monday to Friday, leaving Toronto at 8.55 a.m. express to Barrie, and returning from Meaford at 3.25 p.m. (express from Barrie to Toronto). The regular bus also went as far as the Owen Sound Wharf on some days of the week. The second week of August registered a passenger volume of 1,299, whereas the volume for the second week of November is 889, a relatively lower figure due to the cut in number of return trips for the non-summer schedule.

The situation has altered slightly by 1966. The buses no longer include Owen Sound Wharf as one of the points on their travelled route as a result of decrease in importance of the Owen Sound Harbour. The additional trips from Toronto to Meaford-Thornbury also ceased to run. However, this section of the route was extended full length,

La carte-B-a indique le réseau d'autobus de la zone d'aménagement de Grey-Owen Sound. Le réseau multidirectionnel comprenant 15 routes (en plus des deux voyages spéciaux pour le ski) semble être un peu plus dense sur le côté est et la plupart des routes s'arrêtent à Owen Sound. Leurs horaires sont résumés dans le tableau B-1.

#### a. Gray Coach Bus Lines Ltd.

La Gray Coach Bus Lines Ltd opère sur trois routes à partir de Toronto à Owen Sound régulièrement, et deux voyages de Toronto à la station de ski de Talisman et à celle de Georgian Peaks, du mois de décembre au mois de mars. Les trois itinéraires de Toronto à Owen Sound traversent la zone d'aménagement Grey-Owen Sound, au sud, au sud-est et à l'est.

##### 1. Toronto-Barrie-Stayner-Collingwood-Owen Sound

Ce parcours est le plus fréquenté des trois. Durant la saison normale, c'est-à-dire de juin à septembre, seize voyages aller et retour par semaine sont assurés entre Toronto et Owen Sound en passant par Barrie, Stayner, et Collingwood. À l'intérieur de la zone d'aménagement Grey-Owen Sound, les points intermédiaires desservis sont Craigleith, la station de Georgian Peaks, Thornbury et Woodford. En plus des deux trajets effectués en moyenne quotidiennement, un voyage supplémentaire est assuré le mardi et le vendredi. Les autobus assurent du service moins fréquemment en dehors des mois d'été, c'est-à-dire de septembre à juin, surtout à cause des conditions météorologiques. Le nombre des voyages aller et retour est réduit à treize et des voyages supplémentaires ont lieu le mardi le vendredi, le samedi et le dimanche.

Le service quotidien est donc assuré régulièrement entre Toronto et Owen Sound. Deux autobus quittent Toronto quotidiennement à 8 h 35 et à 17 h 50, et repartent d'Owen Sound à 10 h 15 (seulement les jours de semaine) et à 16 h 45. L'horaire est modifié durant l'hiver. Un seul trajet aller et retour est effectué durant les jours de la semaine; l'autobus quitte Owen Sound à 10 h 15 et revient de Toronto à 17 h 50. Les autres voyages sont effectués d'autres jours à des heures différentes.

Depuis 1961 des changements considérables ont été apportés au service assuré sur ce parcours. Le nombre de trajets effectués a augmenté, ainsi que le volume des voyageurs entre les deux terminus et les points intermédiaires.

En 1961, durant la saison normale, le service hebdomadaire n'a comporté que quinze trajets aller et retour et dix en dehors de l'été. Durant cette saison, les autobus circulent à raison d'un par jour en moyenne et de deux durant les fins de semaine. De septembre à octobre, un service quotidien d'autobus entre Toronto-Barrie-Stayner-Collingwood-Thornbury et Meaford avec un arrêt à Craigleith a été ajouté. L'autobus n'assurait de service que du lundi au vendredi, quittant Toronto à 8 h 55 et se rendant directement à Barrie, puis revenant de Meaford à 15 h 25 (service direct de Barrie à Toronto). Certains jours de la semaine, l'autobus assurant régulièrement le service se rendait jusqu'au quai de Owen Sound. Pour la deuxième semaine d'août, le volume des voyageurs s'est élevé à 1,299 tandis qu'au cours de la deuxième semaine de novembre il a été de 889 voyageurs, chiffre relativement bas dû à la réduction du nombre des trajets aller et retour dans le cadre des services prévus en dehors de l'été.

En 1966, la situation a changé légèrement. Le quai d'Owen Sound ne figure plus sur le parcours des autobus depuis que le port de Owen Sound a perdu de son impor-

increasing the number of round trips between Toronto and Owen Sound to fifteen per week. Passengers could commute between the centres twice daily. This increase in demand was evident from the statistics. Passenger volume increased by 127 per cent in 1966 for the corresponding week of August in 1961, and by 37 per cent for the third week of September, a representative week for the non-summer schedule of 1966. This averaged out to a 91 per cent increase overall, from 2188 to 4177 passengers for two representative weeks of each year.

By 1971, the demand for bus service along this route was overwhelming enough that an additional round trip was incorporated into the regular summer schedule. However, the non-summer months' schedule was reorganized to thirteen trips per week, with a special ski trip to Georgian Peaks Resort over the weekends operating from the end of December to the middle of March (This route will be discussed in details later in the text.) Passenger volume for the year 1971 did not fluctuate drastically. The decrease in volume for the month of January (1972) suggests that the overall travel pattern on this route will remain fairly stable, but the number of passengers will decrease at a slow rate.

#### Future demand, trend.

#### 2. Toronto-Orangeville-Grand Valley-Shelburne-Owen Sound

This is the route from Toronto to Owen Sound with the heaviest passenger volume. It runs along Highway 10 from Toronto, cutting through the middle of Grey County, therefore providing services to the majority of the towns and villages within the County. Dundalk, Flesherton, Markdale, Berkeley, Holland Centre, and Chatsworth are the many centres served. Stops are made at Bay Motor Inn on Highway 6, at the outskirts of the City of Owen Sound.

This route provides a more steady service for the area residents, offering two round trips (1 morning trip and 1 late afternoon) everyday with an additional one on Friday and Saturday all year round. This schedule has not changed for the last five years. However, the number of trips run represented an increase of five from the year 1961 for the regular season, and eight for the non-summer season.

The step-up in frequency of services for this route was similarly induced by the increase in demand of passengers for bus services between the terminal points and intermediate ones as well. From 1961 to 1966, the volume of passengers almost tripled. A representative week from both the summer and non-summer schedules had 1488 passengers travelling on this route in 1961. By 1966, this figure had jumped to 4319. This figure remained steady till 1971, when a slight decrease of 0.8 per cent was registered.

The composition of passenger volume has also altered the last ten years. There seemed to be a higher number of travellers during the summer schedule than the non-summer one. This trend is persistent in other routes as well. Weather conditions unsuitable for driving or travelling is the prime reason for the lower passenger volume registered during the non-summer season. Regular summer

Les services supplémentaires de Toronto à Meaford-Thornbury ne sont plus assurés. Toutefois, cette partie du parcours a été allongée au maximum et le nombre des voyages aller et retour entre Toronto et Owen Sound a été porté à quinze par semaine. Les voyageurs pouvaient se rendre d'un centre à l'autre deux fois par jour. Cet accroissement de la demande apparaissait nettement d'après les statistiques. Le volume des voyageurs a augmenté de 127 p. 100 en 1966 par rapport à la semaine correspondante de 1971 et de 37 p. 100 pour la troisième semaine de septembre, semaine type pour l'horaire prévu en 1966 en dehors de l'été. Ce qui a donné en moyenne une augmentation totale de 91 p. 100, le nombre des voyageurs étant passé de 2188 à 4177 pour deux semaines types de chaque année.

En 1971, le besoin d'un service d'autobus le long de ce parcours s'avérant assez important, un voyage aller et retour supplémentaire a été ajouté à l'horaire normal d'été. Toutefois, l'horaire des autres saisons a été réorganisé et treize voyages par semaine ont été prévus, dont un voyage spécial jusqu'à la station de ski de Georgian Peaks durant les fins de semaine, assuré de la fin de décembre jusqu'à la mi-mars (ce parcours sera discuté en détail plus loin dans le texte). Le volume des passagers pour l'année 1971 n'a pas varié sensiblement. La diminution du volume des voyageurs pour le mois de janvier (1972) indique que sur ce parcours l'organisation des services restera assez stable, mais que le nombre des voyageurs diminuera lentement.

#### Demande future, tendance.

#### 2. Toronto-Orangeville-Grand Valley-Shelburne-Owen Sound

C'est le parcours de Toronto à Owen Sound qui compte le plus de voyageurs. Il est assuré à partir de Toronto sur la route 10 et traverse le comté de Grey en son milieu, desservant par conséquent la majorité des villes et des villages situés à l'intérieur du comté. Dundalk, Flesherton, Markdale, Berkeley, Holland Centre et Chatsworth sont parmi les nombreux points desservis. Des arrêts sont effectués à Bay Motor Inn sur la route 6, à la limite de la ville de Owen Sound.

Sur cette ligne, un service plus régulier est assuré aux habitants de la région, à raison de deux voyages aller et retour quotidiennement, (un le matin et un en fin d'après-midi) et un voyage supplémentaire le vendredi et le samedi durant toute l'année. Depuis cinq ans, cet horaire n'a pas été modifié. Toutefois, le nombre de trajets assurés ont augmenté à partir de 1961 de cinq pendant la saison normale, et de huit pendant le reste de l'année.

On a été amené à augmenter la fréquence des services sur cette ligne du moment où la demande s'est accrue entre les terminus et les points intermédiaires. De 1961 à 1966, le volume des voyageurs a presque triplé. Au cours d'une semaine type, qu'il s'agisse de l'horaire d'été ou non, 1,488 passagers ont emprunté ce trajet en 1961. En 1966, ce chiffre était passé à 4,319; il s'est maintenu jusqu'en 1971, où une légère diminution de 0.8 p. 100 a été enregistrée.

La composition du volume des passagers a également changé au cours des dix dernières années. Il semble qu'il y ait un plus grand nombre de voyageurs durant l'été que durant les autres saisons. Cette tendance persiste sur d'autres lignes également. Des conditions météorologiques peu favorables à l'utilisation d'une voiture ou au déplacement constituent la raison principale du faible volume de voya-



passenger volume comprised 51 per cent of the total in 1961, increasing to 53 per cent in 1966, and as high as 56 per cent in 1971.

The trend of travelling on this route in the future will likely be toward declining passenger volume at a slow rate, but still with more people travelling in the regular June to September months.

### 3. Toronto-Guelph-Durham-Owen Sound

This route runs along the main artery of the western half of Grey County. It follows Highway No. 6 from Guelph, Arthur and Mount Forest, stopping at Orchard, Varney, Durham, Dornoch, Williamsford, Chatsworth and at the Bay Motor Inn right outside of Owen Sound. The entire trip takes over four hours from Toronto, but only two and half from Guelph.

At present, daily return buses leave Owen Sound in the morning, and coming back from Toronto every evening. On Monday, Wednesday, Thursday and Sunday, only one round trip is available if the buses are on the non-summer schedules. Two round trips run every Tuesday, Friday and Saturday. During the regular summer season, buses are increased to two return trips every day. Buses used to run more frequent and regular. In 1966, there were two return runs every day all year round, and in 1961, three were available from Monday to Saturday, and two on Sunday. A reduction of six round trips per week during the first half of the decade was probably due to the lack of demand for services along this route to make the operation feasible. The level of service was further reduced to fourteen round trips per week during the regular season and ten only during the non-summer season for the year 1971.

This trend of decline is further elaborated by the statistics showing passenger volume on this route. In 1961, the total number of passengers from two representative weeks (one from the summer schedule, and the other from the non-summer one) came to 1978, a figure even higher than that on the Toronto-Orangeville-Shelburne-Owen Sound route for the corresponding time period (1488). This figure was also split evenly between the two seasons. However, with the reduction of services in 1966, the number of passengers climbed up to 2355, a 19 per cent increase. The rate of increase was not as prominent as that of the two other routes for the corresponding period of time. This increase apparently could not balance the decrease in demand of service in the next five years. The reduction in the number of trips was only effective during the non-summer months when less people travel, however, a remarkable 21 per cent decrease in the volume of passengers was noted in 1971. Of the 1851 passengers recorded for the two representative weeks in that year, 59 per cent belonged to the regular season, but it was the "non-summer" passengers who have experienced a higher decrease of 31 per cent.

Buses running along this route are likely to follow the same trend as those for Route 2. Increasingly more people are travelling in their own cars because of the convenience. In order to induce this segment of the population towards travelling by public transit, better connections between terminal points and surrounding centres have to

geurs enregistrés en dehors de l'été. En 1961, le nombre normal de voyageurs se déplaçant en cette saison a représenté 51 p. 100 du volume total de ces derniers; il a augmenté de 53 p. 100 en 1966, pour atteindre 56 p. 100 en 1971.

Il est probable qu'à l'avenir le volume des passagers empruntant cette ligne diminuera lentement, mais il y aura encore un plus grand nombre de voyageurs durant les mois de juin et septembre.

### 3. Toronto-Guelph-Durham-Owen Sound

Ce parcours est établi le long de la route principale de la moitié ouest du comté de Grey. De Guelph, l'autobus emprunte la route 6; il passe par Arthur et Mount Forest, s'arrête à Orchard, Varney, Durham, Dornoch, Williamsford, Chatsworth et à la «Bay Motor Inn» juste à la sortie d'Owen Sound. De Toronto, le trajet dure en tout 4 heures, mais seulement 2 heures et demie en partant de Guelph.

Actuellement, les autobus effectuant quotidiennement les trajets aller et retour quittent Owen Sound le matin et reviennent de Toronto chaque soir. Le lundi, le mercredi, le jeudi et le dimanche, un seul trajet aller et retour est prévu en dehors de l'été. Deux trajets aller et retour sont assurés tous les mardis, vendredis et samedis. Durant la saison normale d'été, il y a deux trajets aller et retour chaque fois. Les autobus circulaient autrefois plus fréquemment et plus régulièrement. En 1966, deux trajets aller et retour étaient effectués quotidiennement durant toute l'année, et en 1961, il y en avait trois; du lundi au samedi et deux le dimanche. Une réduction de 6 trajets aller et retour par semaine durant la première moitié de la dernière décennie a été probablement due à l'absence d'une demande suffisante sur ce parcours pour que l'exploitation soit rentable. Durant l'année 1971, on a encore réduit le service à 14 trajets aller et retour par semaine au cours de la saison normale et à 10 seulement le reste du temps.

La tendance à la diminution apparaît d'autre part dans les statistiques indiquant le volume des passagers sur cette ligne. En 1961, le nombre total des voyageurs pour deux semaines (l'une dans le cadre de l'horaire d'été et l'autre de celui des autres saisons) s'est élevé à 1,978, chiffre supérieur à celui qui a été enregistré sur la ligne Toronto-Orangeville-Shelburne-Owen Sound durant la période correspondante (1,488 passagers). Ce chiffre a aussi été divisé également entre les deux saisons. Toutefois, avec la réduction des services en 1966, le nombre des passagers s'est élevé à 2,355, ce qui représente une augmentation de 19 p. 100. Le taux d'accroissement n'était pas aussi important que celui des deux autres lignes durant la période correspondante. Apparemment, cette augmentation ne pouvait contrebalancer la diminution de la demande durant les 5 années à venir. La réduction du nombre des trajets n'a été effectuée qu'en dehors de l'été, période durant laquelle moins de gens voyagent. Toutefois, en 1971, on a remarqué que le volume des passagers accusait une diminution impressionnante de 21 p. 100. Parmi les 1,851 voyageurs enregistrés pour les deux semaines types de cette année-là, 59 p. 100 d'entre eux appartenaient à la saison normale, mais c'est le nombre de voyageurs se déplaçant en dehors de l'été qui a accusé une plus forte diminution de 31 p. 100.

Il est probable que les autobus assurant du service sur cette ligne suivent la même tendance que ceux de la ligne 2. Un plus grand nombre de gens se déplacent dans leur propre voiture pour des raisons de commodité. Afin d'encourager ce secteur de la population à utiliser les transports en commun, on devrait établir de meilleures corres-

be established. In the short-run, therefore, passengers travelling on this route will probably continue to decrease at a faster rate than those travelling on the Toronto-Shelburne-Owen Sound.

#### 4. Ski Trips

Gray Coach Bus Lines started running special ski trips between Toronto and Georgian Peaks Resort, and Toronto and Talisman Ski Resort in the Beaver Valley in the last few years.

(i) *Toronto-Collingwood-Georgian Peaks Resort Route* is actually an addition to the Toronto-Barrie-Stayner-Collingwood-Owen Sound route in which Georgian Peaks resort is included as one of its stops. The special ski trip runs from Toronto to Georgian Peaks Resort, stopping at Collingwood and Craighleith only every Saturday and Sunday, from the end of December to the middle of March. Buses leave Toronto at 8 a.m., arriving at Georgian Peaks 10.35 a.m. for both days. They leave in the late afternoon at 5 p.m., arriving Toronto at 8 p.m.

This route was part of the Toronto-Blue Mountains-Georgian Peaks special ski trip in 1966, but changed over to an independent one because of the demand. The '68-'69 ski season serviced 335 passengers in seven bus loads. This figure soon increased by 15% to 386 for the '69-'70 ski season. However, a drop of 62% resulted for the passenger volume for the three months' period '70 to '71. The actual number of passengers was 145. This decrease paralleled that of the main route, though to a greater extent. This route is not expected to recover from its drop in the very near future. As with other routes servicing the Grey-Owen Sound Planning Area, the decrease in the number of travellers by bus is due mainly to the comparative attractiveness of automobile travelling—that of comfort and convenience.

(ii) *Toronto-Talisman Ski Resorts*—This route commenced direct bus services in 1963. Buses run every Saturday and Sunday from the end of December to the middle of March. They leave Toronto at 8 a.m., arriving Talisman 11 a.m. In the afternoon, they leave at 4.30 p.m., arriving Toronto at 8 p.m.

The number of passengers utilizing this service is not as high as that of Toronto-Georgian Peaks Route. It recorded 190 passengers for the ski season of '68-'69. By 1970, this figure increased to 236, a relative increase of 24%. The ski season of '70-'71 generated a lower volume of passengers, that of 175. This represents a 26% decrease. However, comparing the actual figure to that of the Georgian Peaks' Ski Trip, the volume at Talisman surpassed it by a total of 30 passengers.

The rate of change along this route is not as acute as that of the Georgian Peaks Route, but it is evident that both will experience continual decline in the number of passengers utilizing the ski bus services.

pondances entre les terminus et les points environnants. Par conséquent, à brève échéance, le nombre de voyageurs empruntant cette ligne continuera probablement à diminuer plus rapidement que celui de ceux qui font le trajet Toronto-Shelburne-Owen Sound.

#### 4. Excursions de ski

Au cours de ces dernières années, la compagnie d'autobus Gray Coach a commencé à organiser des excursions spéciales de ski entre Toronto et la station de sports d'hiver de Georgian Peaks, ainsi qu'entre Toronto et la station de ski Talisman, dans la Beaver Valley.

(i) *Le parcours Toronto-Collingwood-Station de Georgian Peaks* est en réalité une adjonction au parcours Toronto-Barrie-Stayner-Collingwood-Owen Sound, dont la station de sports d'hiver Georgian Peaks est l'un des arrêts. L'excursion spéciale de ski part de Toronto pour la station de Georgian Peaks, en faisant un arrêt à Collingwood et à Craighleith, le samedi et le dimanche seulement, et ce à partir de fin décembre jusqu'au milieu de mars. Les cars quittent Toronto à 8 heures, le samedi et le dimanche, et arrivent à Georgian Peaks à 10 h. 35. Ils repartent en fin d'après-midi, à 17 heures, et arrivent à Toronto à 20 heures.

Ce parcours faisait partie de l'excursion spéciale de ski Toronto-Blue Mountains-Georgian Peaks, en 1966, mais, par suite de l'importance des demandes, il s'est transformé en un parcours indépendant. Au cours de la saison de ski de 1968-1969, sept cars ont transporté 335 passagers. Ce chiffre s'est bientôt élevé de 15 p. 100, en assurant le transport de 386 voyageurs au cours de la saison 1969-1970. Cependant, le nombre de voyageurs, qui n'a été que de 145, a traduit une baisse de 62 p. 100, au cours des trois mois de 1970-1971. Cette diminution pouvait se comparer à celle du parcours principal tout en étant plus élevée. On ne s'attend pas à ce que le nombre des voyageurs remonte sur ce parcours dans un avenir très prochain. C'est également le cas des autres parcours qui desservent la région de Grey-Owen Sound Planning, où la diminution du nombre des voyageurs provient principalement de l'attrait qu'offrent, par comparaison, les voyages en automobile: plus de confort et de commodité.

(ii) *Stations de ski Toronto-Talisman*—Ce parcours a lancé des services directs d'autobus en 1963. Le transport est assuré tous les samedis et dimanches à partir de la fin de décembre jusqu'au milieu de mars. Les cars quittent Toronto à 8 heures et arrivent à Talisman à 11 heures. Dans l'après-midi, ils quittent Talisman à 16 h. 30 et arrivent à Toronto à 20 heures.

Le nombre des voyageurs qui utilisent ce service n'est pas aussi élevé que celui du parcours Toronto-Georgian Peaks. Au cours de la saison de ski 1968-1969, il a transporté 190 voyageurs. Ce chiffre est passé à 236, en 1970, soit une augmentation relative de 24 p. 100. Au cours de la saison de ski 1970-1971, il a transporté un nombre inférieur de voyageurs, soit 175, ce qui représente une diminution de 26 p. 100. Cependant, si l'on compare le chiffre réel à celui des excursions de ski de Georgian Peaks, le nombre des voyageurs à Talisman a surpassé celui de Georgian Peaks d'un total de 30 voyageurs.

Le rythme des changements le long de ce parcours n'est pas aussi marqué que sur celui de Georgian Peaks, mais il est évident que l'un et l'autre connaîtront une baisse continue du nombre des voyageurs utilisant les services d'excursions de ski.



### 5. *London-Guelph-Owen Sound*

Gray Coach Bus Lines had previously offered daily bus services between London and Owen Sound via Guelph. Stops were made at Varney, Durham, Williamsford and Chatsworth. This service has now been split up. Buses now run from Toronto to Owen Sound via Guelph. However, connections between London to Guelph are available, if a person wishes to travel from Owen Sound to London via Guelph. Charterways Bus Company offers bus services between London and Owen Sound as well, but via Bruce County (A discussion of these routes will follow).

#### b. *Charterways Co. Ltd.—Skinner Bus Lines*

Bus services from the London area to major centres within Grey County are provided by Charterways Co. Ltd., operating through Skinner Bus Lines. The three routes run through Huron and Bruce Counties to the west of Grey. The number of centres served are, therefore, not as numerous as the Toronto-Owen Sound routes.

### 1. *London-Grand Bend-Goderich-Kincardine-Owen Sound*

Daily service between London and Owen Sound is available along this route. One round trip per day is in service running along the Lake Huron coast, going into Owen Sound from the west. No other towns or villages within Grey is served by this route. Buses leave at 8.25 a.m. for London, coming back to Owen Sound at 5.50 p.m. from Monday to Saturday. This schedule caters to people who travel between the two terminal points or the intermediate points for business or work purposes. On Sundays and holidays, buses leave Owen Sound 4.30 p.m., and London at 5.50 p.m. The entire trip takes approximately four hours.

This route carries a heavier passenger volume than the London-Listowel-Wingham-Kincardine-Owen Sound route. The latest figure available along this route showed a passenger volume of 1186 for the month of February, 1972, an increase of 5 passengers over the January figure.

### 2. *London-Listowel-Wingham-Kincardine-Owen Sound*

Buses on this route run through Perth, Huron and Bruce Counties. As with the previous route, the only centre within Grey County that this route serves is Owen Sound. This is not a very well-established route. Buses leave London on Friday only at 5.45 p.m., returning from Owen Sound on Sunday and holidays at 3.30 p.m. The trip takes almost four hours.

Passengers travelling on buses of this route only totalled 225 for February, 1972. In January, a higher number of 312 was recorded.

### 5. *London-Guelph-Owen Sound*

La compagnie d'autobus Gray Coach avait déjà offert d'établir un service quotidien entre London et Owen Sound, via Guelph. Des arrêts étaient prévus à Varney, Durham, Williamsford et Chatsworth. Ce parcours a maintenant été fractionné. Les cars font le service de Toronto à Owen Sound via Guelph. Cependant, la correspondance est assurée entre London et Guelph si l'on veut aller de Owen Sound à London via Guelph. La compagnie d'autobus Charterways assure également le service entre London et Owen Sound, mais via le comté de Bruce. (Un débat au sujet de ces parcours suivra).

#### b. *Compagnie Charterways Limited—Compagnie d'autobus Skinner*

La Compagnie d'autobus Charterways Ltd., par l'intermédiaire de la Compagnie Skinner, assure le service depuis la région de London aux principaux centres du comté de Grey. Les trois parcours traversent les comtés de Huron et de Bruce à l'ouest du comté de Grey. Par conséquent, ces cars ne desservent pas autant de centres que les parcours Toronto-Owen Sound.

### 1. *London-Grand Bend-Goderich-Kincardine-Owen Sound*

Un service quotidien est assuré sur ce parcours entre London et Owen Sound. Il permet un voyage aller et retour par jour en passant le long de la côte du Lac Huron, par l'ouest. Ce parcours ne dessert aucun autre village ni ville du comté de Grey. Du lundi au samedi, les cars partent à destination de London à 8 h 25 et reviennent à Owen Sound à 17 h 50. Cet horaire convient aux personnes qui voyagent entre les deux terminus ou entre des points intermédiaires pour leurs affaires ou leur travail. Le dimanche et les jours de fête, les cars quittent Owen Sound à 16 h 30 et London à 17 h 50. Le voyage complet dure environ quatre heures.

Ce parcours transporte un plus grand nombre de voyageurs que celui de London-Mistowel-Wingham-Kincardine-Owen Sound. Les derniers chiffres que nous ayons à notre disposition indiquaient que 1,186 voyageurs l'auraient emprunté en février 1972, ce qui constitue une augmentation de cinq voyageurs par rapport aux chiffres du mois de janvier.

### 2. *London-Listowel-Wingham-Kincardine-Owen Sound*

Les cars qui assurent le service sur ce parcours passent par les comtés de Perth, Huron et Bruce. Comme pour le parcours précédent, le seul centre du comté de Grey qui soit desservi est Owen Sound. Ce n'est pas un parcours définitivement établi. Les cars ne quittent London que le vendredi, à 17 h 45, et reviennent de Owen Sound, le dimanche et les jours de fêtes, à 15 h 30. Le voyage dure presque 4 heures.

Un total de 225 voyageurs seulement ont emprunté ce parcours en février 1972. En janvier, le nombre total avait été supérieur puisqu'il était de 312.

3. *London-Clinton-Wingham-Hanover*

This route is as busy as the London-Grand Bend-Goderich-Kincardine-Owen Sound route. It runs through Huron and Bruce Counties, and only touches on Grey County at Hanover.

Bus service is available daily between London and Hanover. The bus leaves Hanover at 7 a.m. on Monday to Saturday, 5.30 p.m. on Sunday, returning from London at 5.45 p.m. weekdays and 9.05 p.m. on Sunday.

Passenger volume on this route is as heavy as route 1. During January, 1972, 1308 passengers took the bus between the two terminals, and in February, this figure dropped slightly to 1981.

Statistics regarding passenger volumes were not recorded till the end of 1969. However, operators of the Bus Ltd. remarked that they had not changed much through the past three years. No extreme fluctuations are anticipated in the near future, and consequently, no additional routes or deletions are planned.

Besides handling passengers, the bus company also handles express parcels on all three routes.

4. *Toronto-Waterloo-Listowel-Kincardine-Southampton-Owen Sound*3. *London-Clinton-Wingham-Hanover*

Le trafic sur ce parcours est aussi élevé que sur celui de London-Grand-Bend-Goderich-Kincardine-Owen Sound. Il assure le service des comtés de Huron et de Bruce et ne dessert le comté de Grey qu'en un seul point, à Hanover.

Le parcours entre London et Hanover est assuré d'une façon quotidienne. Le car quitte Hanover à 7 heures du lundi au samedi et à 17 h 30 le dimanche; il repart de London à 17 h 45, du lundi au samedi et à 21 h 05 le dimanche.

Les voyageurs qui empruntent ce parcours sont aussi nombreux que ceux qui utilisent le parcours 1. Au cours de janvier 1972, 1308 voyageurs ont pris le car entre les deux terminus et, en février, ce chiffre a légèrement baissé étant posé à 1981.

Ce n'est qu'à la fin de 1969 que des statistiques ont été enregistrées quant au nombre des voyageurs. Cependant, les employés de la Bus Limited ont noté qu'il y avait eu peu de changement au cours de ces trois dernières années. On ne prévoit pas de variations très considérables dans un avenir prochain et, par conséquent, on ne projette ni allongement ni suppression de parcours.

Outre le service qu'elle offre aux voyageurs, la compagnie d'autobus assure également le transport de colis express sur les 3 parcours.

4. *Toronto-Waterloo-Listowel-Kincardine-Southampton-Owen Sound*

TABLEAU B-1

Liste des horaires des parcours d'autobus à destination de la zone d'aménagement et la traversant pour 1971

Parcours	Fréquence moyenne des autobus	
	de juin à sept.	de sept. à juin
(1) Toronto-Barrie-Stayner-Collingwood-Owen Sound Arrêt, à: Craigleith, station de Georgian Peaks, Thornbury, Meaford, Woodford	16 voyages aller et retour par semaine	13 voyages aller et retour par semaine
(2) Toronto-Orangeville-Shelburne-Owen Sound Arrêts à: Dundalk, Flesherton, Markdale, Berkeley, Holland Centre, Chatsworth, Bay Motor Inn	16 voyages aller et retour par semaine	15 voyages aller et retour par semaine
(3) Toronto-Guelph-Durham-Owen Sound Arrêts à: Orchard, Varney, Durham, Dornoch, Williamsford, Chatsworth, Bay Motor Inn	14 voyages aller et retour par semaine	9 voyages aller et retour par semaine
(4) Toronto-Guelph-Durham Arrêts à: Orchard, Varney	1 voyage supplémentaire aller et retour sam. et dim. en plus de 3)	1 voyage supplémentaire aller et retour sam. et dim. en plus de 3)
(5) London-Clinton-Wingham-Hanover (traverse le comté de Bruce)	7 voyages aller et retour par semaine (1 par jour)	7 voyages aller et retour par semaine
(6) London-Listowel-Wingham-Kincardine-Owen Sound (traverse le comté de Bruce)	1 voyage aller et retour par semaine, départ le vendredi, retour les dimanches et jours de fête	1 voyage aller et retour par semaine
(7) Toronto-Listowel-Wingham-Kincardine-Owen Sound (traverse le comté de Bruce)	1 voyage aller et retour par semaine entre Listowel et Owen Sound; 1 voyage de Toronto à Listowel, du lundi au samedi, termine 1 voyage de Listowel à Toronto les dimanches et jours de fête	1 voyage aller et retour par semaine entre Listowel et Owen Sound
(8) London-Grand Bend-Goderich-Kincardine-Owen Sound (traverse les comtés de Huron et de Bruce)	7 voyages aller et retour par semaine (1 par jour)	7 voyages aller et retour par semaine
(9) Kitchener-Listowel-Palmerston-Walkerton Hanover (traverse les comtés de Waterloo, Perth, Wellington et Bruce)	7 voyages aller et retour par semaine (1 par jour)	7 voyages aller et retour par semaine



(10) Walters Falls-Owen Sound	5 voyages aller et retour par semaine (1 chaque pour ouvrable)	5 voyages aller et retour par semaine
(11) Meaford-Owen Sound	15 voyages aller et retour par semaine (3 chaque pour ouvrable)	15 voyages aller et retour par semaine
(12) Wiarton-Owen Sound Arrêts à: Shallow Lake, Hepworth	20 voyages aller et retour par semaine (1 seulement le dimanche)	20 voyages aller et retour par semaine
(13) Walkerton-Hanover-Chesley-Kilsyth-Owen Sound	6 voyages aller et retour par semaine (1 chaque jour du lundi au samedi)	6 voyages aller et retour par semaine
(14) Douglas Point-Hanover	5 voyages aller et retour par semaine (1 chaque jour ouvrable)	5 voyages aller et retour par semaine
(15) Mount Forest-Holstein	5 voyages aller et retour par semaine (1 chaque jour ouvrable)	5 voyages aller-retour par semaine
(16) Abitibi Panel Prod. Ltd.—Durham (Route rural n° 4)	5 voyages aller et retour par semaine (1 chaque jour ouvrable)	5 voyages aller et retour par semaine

TABLE B-1

A Summary of 1971 Schedules of Bus Routes into and through the Planning Area

Routes	Average Frequency of Trips	
	June to Sept.	Sept. to June
(1) Toronto-Barrie-Stayner-Collingwood-Owen Sound Stops at—Craigleith, Georgian Peaks Resort, Thornbury, Meaford, Woodford	16 round trips/wk.	13 round trips/wk.
(2) Toronto-Orangeville-Shelburne-Owen Sound Stops at—Dundalk, Flesherton, Markdale, Berkeley, Holland Centre, Chatsworth, Bay Motor Inn	16 round trips/wk.	15 round trips/wk.
(3) Toronto-Guelph-Durham-Owen Sound Stops at—Orchard, Varney, Durham, Dornoch, Williams- ford, Chatsworth, Bay Motor Inn	14 round trips/wk.	9 round trips/wk.
(4) Toronto-Guelph-Durham Stops at—Orchard, Varney	1 extra round trip on Sat. & Sun. in addition to 3)	1 extra round trip on Sat. & Sun. in addition to 3)
(5) London-Clinton-Wingham-Hanover (Runs through Bruce County)	7 round trips/wk. (1/day)	7 round trips/wk.
(6) London>Listowel-Wingham-Kincardine-Owen Sound (Runs through Bruce County)	1 round trip/wk. leaving on Fridays, returning on Sun. & Holidays	1 round trip/wk.
(7) Toronto>Listowel-Wingham-Kincardine-Owen Sound (Runs through Bruce County)	1 round trip/wk. between Listowel & Owen Sound; 1 trip from Toronto to Listowel Mon. to Sat. end 1 trip from Listowel to Toronto on Sun. & Holidays	1 round trip/wk. between Listowel & Owen Sound
(8) London-Grand Bend-Goderich-Kincardine-Owen Sound (Runs through Huron & Bruce Counties)	7 round trips/wk. (1/day)	7 round trips/wk.
(9) Kitchener>Listowel-Palmerston-Walkerton-Hanover (Run through Waterloo, Perth, Wellington and Bruce Counties)	7 round trips/wk. (1/day)	7 round trips/wk.
(10) Walters Falls-Owen Sound	5 round trips/wk. (1/weekday)	5 round trips/wk.
(11) Meaford-Owen Sound	15 round trips/wk. (3/weekday)	15 round trips/wk.
(12) Wiarton-Owen Sound Stops at—Shallow Lake, Hepworth	20 round trips/wk. (1 only on Sundays)	20 round trips/wk.
(13) Walkerton-Hanover-Chesley-Kilsyth-Owen Sound	6 round trips/wk. (1 each Mon. to Sat.)	6 round trips/wk.
(14) Douglas Point-Hanover	5 round trips/wk. (1/weekday)	5 round trips/wk.
(15) Mount Forest-Holstein	5 round trips/wk. (1/weekday)	5 round trips/wk.
(16) Abitibi Panel Prod. Ltd.—Durham (Highway No. 4 D.)	5 round trips/wk. (1/weekday)	5 round trips/wk.

## APPENDIX

c. *Burley Bus Lines*

Burley Bus Lines of Galt, Ontario, took over the operation of the *Kitchener-Listowel-Palmerston-Walkerton-Hanover* bus route in January, 1972. This route runs through Perth, Wellington and Bruce Counties, and serves only one centre in Grey-Hanover.

Passengers can travel between any two points along the route daily. There is one round trip offered from Monday to Saturday, leaving Kitchener at 7.30 a.m., and returning from Hanover at 6.40 p.m. On Sundays and holidays, the schedules shift slightly, leaving Kitchener at 5.10 p.m. and returning from Hanover at 9.00 p.m. An additional half trip is also available on Friday evening. An Express Bus leaves Hanover at 6.15 p.m., arriving Kitchener at 8.05 p.m. The trip length averages two hours long.

The most recent statistics available for the number of people taking the three buses were for the month of February of 1972. From Hanover to Kitchener, 775 passengers were recorded, and from Kitchener to Hanover, 819. The volume of passengers is expected to increase for the next five years if industries increase in the Area.

A future plan of the Company for this route is connection for Kincardine with a new service between Walkerton and Kincardine with a new operator. The opening of this route might create a bigger volume of passengers for the Company since more people would be attracted by the convenience to travel from Kincardine to Hanover.

d. *Local Bus Companies*

A number of smaller private enterprises operates bus services within the County of Grey. Most of these are local companies owned and operated on a very small scale.

1. *Owen Sound-Walters Falls*

Carr's DeLuxe Coaches Ltd. of Owen Sound runs this service from Owen Sound to Walters Falls on weekdays, Monday to Friday. Intermediate points served on this route are Rockford and Bognor. The distance between the two terminal points is 16½ miles, and the trip takes about forty minutes, one way.

The bus leaves Owen Sound at 7.30 a.m., and returns from Walters Falls at 5 p.m. in the evening. Previously, services were not in operation for the months of July and August, and buses only ran on one way trip basis. They used to leave Owen Sound on Friday afternoon, and return from Walters Falls Monday mornings. The expansion of trips on this route enabled more people from Walters Falls to commute to Owen Sound for work as well as for shopping or recreation.

2. *Meaford-Owen Sound*

Carr's Coaches also operate this bus route under the name of Meaford-Owen Sound Bus Company. Since the population at the two terminal points are much larger than Walters Falls, a higher demand for the bus service is generated enabling more frequent bus service.

## APPENDICE

c. *Compagnie d'autobus Burley*

La compagnie d'autobus Burley, de Galt, Ontario, a repris, en janvier 1972, le service du parcours *Kitchener-Listowel-Palmerston-Walkerton-Hanover*. Ce parcours passe par les comtés de Perth, Wellington et Bruce, et par le comté de Grey, où il ne dessert que Hanover.

Les passagers peuvent voyager quotidiennement entre n'importe lequel des deux terminus. Il y a un service aller et retour, du lundi au samedi, partant à 7 h. 30 de Kitchener et revenant de Hanover à 18 h. 40. Les dimanches et jours de fête, les horaires varient légèrement, le car partant à 17 h. 10 de Kitchener et revenant à 21 h. de Hanover. Le vendredi soir, il y a également un voyage supplémentaire de retour seulement. Un car express part de Hanover à 18 h. 15 et arrive à Kitchener à 21 h. 05. Le voyage dure environ deux heures.

Les données statistiques les plus récentes que nous possédions sur le nombre de personnes qui prennent les trois cars concernent le mois de février 1972. De Hanover à Kitchener: 775 voyageurs; de Kitchener à Hanover: 819. On s'attend à ce que le nombre des voyageurs augmente au cours des cinq prochaines années si les industries se multiplient dans la région.

La compagnie projette d'établir sur ce parcours une correspondance pour Kincardine avec un nouveau service entre Walkerton et Kincardine et un nouvel exploitant. L'ouverture de ce parcours pourrait augmenter le nombre des voyageurs, étant donné que la possibilité de faire le trajet de Kincardine à Hanover en attirerait davantage.

d. *Compagnies d'autobus locales*

Bon nombre de petites entreprises privées assurent le service d'autobus dans le comté de Grey. Il s'agit surtout de compagnies locales de peu d'envergure.

1. *Owen Sound-Walters Falls*

La compagnie Carr's DeLuxe Coaches Ltd. de Owen Sound assure le service de Owen Sound à Walters Falls pendant la semaine, du lundi au vendredi. En route les autobus s'arrêtent à Rockford et Bognor. Il y a 16 milles et demie entre les deux terminus et le voyage dure environ quarante minutes, aller seulement.

L'autobus quitte Owen Sound à 7 h 30 et revient de Walters Falls à 17 heures. Auparavant, il n'y avait pas de service au cours des mois de juillet et août; les autobus ne faisaient que des voyages à sens unique. L'autobus quittait Owen Sound le vendredi après-midi pour revenir de Walters Falls le lundi matin. Comme ce trajet est maintenant doté d'un meilleur service, plus de gens de Walters Falls peuvent se rendre à Owen Sound pour travailler tout comme pour magasiner ou se recréer.

2. *Meaford-Owen Sound*

La compagnie Carr's Coaches assure aussi le service de ce trajet d'autobus sous le nom de Meaford-Owen Sound Bus Company. Comme la population des deux villes terminus est plus imposante que celle de Walters Falls, la demande de service d'autobus y est plus élevée, ce qui entraîne un service plus fréquent.



Three round trips daily, from Monday to Friday, are being offered. Travelling between these two points is much easier than many other places within Grey County. Buses only take half an hour for the trip, and they leave Owen Sound at 9 a.m., 12.30 p.m., and at 2 p.m.

Besides handling passengers, express freights form a very large part of the bus company's business. The Walters Falls route only carries about six passengers a day, whereas the Meaford route conveyed 25 of them per day. Carr's Coaches took over the business in October, 1971 although the actual bus service between these three places have been in operation for thirty years. Operators of Carr's also expressed that business solely on passenger service cannot survive. It is heavily balanced by express freight. The figure for passenger volumes for both routes will likely remain stable for the near future.

### 3. Owen Sound-Wiarton

This 20 mile route has been covered by Cotten's Taxi since 1964. It also serves Shallow Lake and Hepworth. At present, there are three return buses running from Monday to Thursday and Saturday, four on Friday and one on Sunday. The weekday buses run once in the morning, once in the early afternoon and once in late afternoon. The schedule makes it convenient for people travelling between Wiarton and Owen Sound. (Figures on vol. of passengers pending—Owen Sound Clerk)

### 4. Walkerton-Hanover-Chesley-Kilsyth-Owen Sound

This is a local private bus route run by Ronald G. Argue of Walkerton. Bus service on this route was established as early as 1964. It runs from Walkerton to Hanover to Owen Sound through Bruce County, with stops at Elmwood, Bobbington and Tara. It is a one-man operation, and the bus leaves Walkerton at 9.15 in the morning, arriving Owen Sound at 11 a.m. It returns in the afternoon at 3.30 p.m. Passenger capacity of the bus is limited to sixteen, and the service is available to passengers from Monday to Saturday. This trip caters to people whose trip purpose is shopping or special business, rather than for commuting workers.

### 5. Hanover-Douglas Point

E. Gateman & Sons Ltd. of Hanover had been running bus services between Hanover and Douglas Point in Bruce County and between Hanover and Neustadt for a great number of years. They provided services for commuting workers from Hanover to Douglas Point, as well as for businessmen. There is one bus daily from Monday to Friday, leaving Hanover at 6.30 a.m., and returning from Douglas Point at 4.30 p.m. It takes an hour and fifteen minutes to travel between the two points. However, traffic volume is not very heavy. An average of six to eight passengers would be the load on each trip. This is a big drop from the forty passengers average per trip that the bus used to carry ten years ago.

The Company does not foresee any change in the travel habits of the passengers taking this bus at present. It is, therefore, unlikely that the number of passengers will increase or decrease drastically in the near future.

Tous les jours, du lundi au vendredi, on offre trois voyages aller-retour. Il est beaucoup plus facile de voyager entre ces deux villes qu'entre bien d'autres endroits du comté de Grey. Les autobus ne mettent qu'une demi-heure à faire le trajet et quittent Owen Sound à 9 Heures, 12 h 30 et 14 heures.

Outre le service-voyageurs, il y a le service-marchandises qui constitue une partie très importante de l'entreprise. L'autobus qui fait le trajet de Walters Falls ne transporte qu'environ six passagers par jour tandis que celui de Meaford en transporte 25. La compagnie Carr's Coaches a pris la relève en octobre 1971; cependant, le service d'autobus actuel entre ces trois villes existe depuis trente ans. Les exploitants de Carr's ont également souligné que l'entreprise ne pourrait survivre en offrant qu'un service-voyageurs. Le service-marchandises sert à équilibrer le tout. Il semble que dans le cas des deux trajets, le nombre de voyageurs demeurera stable pour quelque temps.

### 3. Owen Sound—Warton

Pour ce trajet de 20 milles, le service est assuré par la compagnie Cotten's Taxi depuis 1964 qui dessert aussi Shallow Lake et Hepworth. Présentement, il y a trois autobus qui assurent le retour du lundi au jeudi et au samedi; quatre, le vendredi et un, le dimanche. Pendant la semaine, il y a des autobus le matin, au début de l'après-midi et en fin d'après-midi. L'horaire convient aux gens qui voyagent entre Wiarton et Owen Sound. (Les chiffres relatifs aux voyageurs ne sont pas définitifs—greffier de Owen Sound)

### 4. Walkerton-Hanover-Chesley-Kilsyth-Owen Sound

Ce trajet est assuré par Ronald G. Argue de Walkerton, propriétaire d'une entreprise d'autobus locale. Ce trajet est doté d'un service d'autobus depuis 1964: de Walkerton à Hanover et Owen Sound en passant par le comté de Bruce avec arrêt à Elmwood, Bobbington et Tara. Il s'agit d'une entreprise individuelle, l'autobus quitte Walkerton à 9 h 15 pour arriver à Owen Sound à 11 heures. Il revient à 15 h 30. Seize passagers seulement peuvent monter à bord et le service est disponible du lundi au samedi. Ce service convient beaucoup plus aux gens qui désirent magasiner ou régler un problème spécial qu'aux travailleurs.

### 5. Hanover-Douglas Point

La compagnie E. Gateman & Sons Ltd. de Hanover, propriétaire d'autobus, fait la navette entre Hanover et Douglas Point dans le comté de Bruce et entre Hanover et Neustadt depuis de nombreuses années. Cette entreprise offre ses services aux travailleurs qui se rendent de Hanover à Douglas Point, tout comme aux hommes d'affaires. Il y a un autobus tous les jours du lundi au vendredi: départ d'Hanover à 6 h 30 et retour de Douglas Point à 16 h 30. Le trajet dure une heure et quinze minutes. Il n'y a toutefois pas beaucoup de circulation. Il y a environ de six à huit passagers pour chaque voyage. C'est bien peu si l'on songe qu'il y avait environ quarante passagers par voyage il y a dix ans.

La compagnie ne prévoit pas de modifications des habitudes de la part des passagers réguliers. Il est donc fort peu probable que le nombre de passagers augmente ou diminue considérablement au cours des prochaines années.

There was another bus route that E. Gateman & Sons Ltd. used to operate between Hanover and Neustadt. Services ceased a year and a half ago because it was economically unfeasible to keep the business with the lack of demand. People wishing to commute between the two points have managed to arrange for transportation among friends or fellow workers. The short distance of five miles did not warrant the operation of a bus service that is costly. On the other hand, in order to operate on a mere break-even basis would require a minimum standard of demand which proved to be insufficient here.

#### 6. *Holstein-Mount Forest*

This short journey of 7½ miles is in service mainly for the benefit of the people living in Holstein, yet commuting to work in Mount Forest. Vollett Brothers are the operators of this route, and they provide daily bus service from Monday to Friday, leaving Holstein at 7.45 a.m. and Mount Forest at 5.15 p.m.

#### 7. *Durham-Abitibi Panel Products Ltd.*

Vollett Brothers are also the operator of this short four mile bus trip. Buses leave Durham to carry the workers to the company out on Highway no. 4 at 6.30 a.m., and bring them back from Abitibi at 4.30 p.m. It is almost like a shuttle service between the place of residence and the place of work for those taking the bus.

La compagnie *E. Gateman & Sons Ltd.* avait aussi l'habitude de faire la navette entre Hanover et Neustadt. On a cessé de desservir ces deux villes il y a un an et demi; le manque de demandes rend la chose économiquement impossible. Les gens qui désirent se rendre de Hanover à Neustadt et vice versa voyagent avec des amis ou des collègues. Le trajet n'est que de cinq milles et ne justifie pas l'existence d'un service d'autobus coûteux. Pour pouvoir offrir un service d'autobus sans perdre d'argent, il faut qu'il y ait un minimum de demandes, ce qui n'est pas le cas.

#### 6. *Holstein-Mount Forest*

Ce court trajet de sept milles et demi est doté d'un service d'autobus qui répond surtout aux besoins des habitants de Holstein qui travaillent à Mount Forest. Les *Vollett Brothers* offrent un service quotidien du lundi au vendredi: départ de Holstein à 7 h 45 et de Mount Forest à 17 h 15.

#### 7. *Durham-Abitibi Panel Products Ltd.*

Les *Vollett Brothers* s'occupent aussi de ce court trajet de quatre milles. Les autobus quittent Durham pour que les employés de la société située sur la route n° 4 arrivent à 6 h 30; le retour d'Abitibi se fait à 16 h 30. On pourrait presque dire que les autobus font la navette entre la résidence et le lieu de travail de tous ces voyageurs.



## APPENDIX TC-15

OFFICE OF THE MINISTER OF TRANSPORT  
OTTAWA 4

January 11, 1971

Mr. Rex C. Luckhart,  
Town Clerk,  
Chesley, Ontario.

Dear Mr. Luckhart:

On behalf of Mr. Jamieson I wish to acknowledge receipt of your letter of January 5 with which you enclosed a copy of a resolution by the Chesley Town Council with regard to the provision of adequate alternate transportation to replace the former passenger train service.

I wish to advise that your letter and the resolution have been noted and the concern of your community is appreciated. In the circumstances your letter has been referred to the appropriate ministry officials who have been asked to reply direct to you.

Yours sincerely,

R. M. Ross,  
Special Assistant.

Honourable Donald C. Jamieson,  
Minister of Transport,  
House of Commons,  
Ottawa, Ont.

Honourable W. Irwin Haskett,  
Minister of Transport,  
Whitney Block,  
Parliament Building  
Toronto, Ont.

Dear sir:

Chesley Town Council in session of Dec. 14, 1970 requested me, by unanimous motion, to write you regarding an alternate means of transportation for this area, since your Department has "seen fit to allow the removal of our only way of travel."

Council members have received quite a number of calls and requests for action regarding some means of travel to and from our town. Due to our geographic location and the low density of population in this area, bus transportation companies seem to be hesitant to provide service.

Canadian Government policy, in which provincial Governments appear to concur, of taking large amounts of tax money from so-called wealthy provinces and giving it to the so-called poor provinces does not seem to apply in the same manner to areas at the bottom of the economic ladder within the provinces.

The Railway Transport Committee in their written decision seemed to place most of their emphasis on showing that the interpretation of the Ontario Government on sections of the Railway Act were incorrect. Very little consideration seemed to be given to the need of passenger service in this area. The taxpayers certainly feel the railway could have been subsidized until such time as an alternative system of travel was established.

## Appendice TC-15

CABINET DU MINISTRE DES TRANSPORTS  
OTTAWA 4

Le 11 janvier 1971

Monsieur Rex C. Luckhart  
Greffier municipal  
Chesley, Ontario  
Monsieur,

Au nom de M. Jamieson, j'accuse réception de votre lettre du 5 janvier à laquelle vous avez annexé une copie de la résolution adoptée par le Conseil municipal de Chesley visant à faire remplacer l'ancien service de trains de voyageurs par un autre moyen de transport adéquat.

Je désire vous informer qu'on a pris note de votre lettre et de la résolution, ainsi que de la préoccupation manifestée par votre collectivité. Dans les circonstances, votre lettre a été transmise aux hauts fonctionnaires compétents du ministère à qui on a demandé de vous répondre directement.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

R. M. Ross,  
Adjoint spécial

L'honorable Donald C. Jamieson  
Ministre des Transports  
Chambre des communes  
Ottawa (Ont.)

L'honorable W. Irwin Haskett  
Ministre des Transports  
Whitney Block  
Édifice du Parlement  
Toronto (Ont.)

Monsieur,

Le 5 janvier 1971

Au cours de sa séance du 14 décembre 1970, le Conseil municipal de Chesley m'a demandé, par une motion adoptée à l'unanimité, de vous écrire au sujet d'un autre moyen de transport pour cette région, puisque votre Ministère a «cru bon de permettre qu'on nous retire notre seul moyen de transport».

Les membres du Conseil ont reçu un nombre important d'appels et de demandes en vue d'obtenir un moyen de transport à l'extérieur de notre ville. Vu notre emplacement géographique et la faible densité démographique de cette région, les sociétés de transport par autobus semblent hésiter à nous fournir ce service.

La politique du gouvernement canadien, à laquelle semblent adhérer les gouvernements provinciaux, de prendre des sommes importantes de recettes fiscales provenant des prétendues provinces riches et de les donner aux prétendues provinces pauvres ne semble pas s'appliquer de la même façon aux régions qui se situent au bas de l'échelle économique su sein des provinces.

Dans sa décision écrite, le Comité des transports par chemin de fer a semblé tenir à nous indiquer que l'interprétation que donnait le gouvernement de l'Ontario aux articles de la Loi sur les chemins de fer était inexacte. On semble très peu se soucier du besoin d'un service de voyageur dans cette région. Les contribuables croient que le service ferroviaire aurait certainement pu être subventionné jusqu'à ce qu'on ait mis sur pied un autre réseau de transport.

Chesley council would appreciate being informed by you as to what aid is available from your Department (financial or other help) in establishing a bus service for the residents of Chesley and district.

Enclosed is a copy of the motion passed by council.

Yours truly,

Rex C. Luckhart,  
Town Clerk.

CANADA  
DEPARTMENT OF TRANSPORT  
February 11, 1971.

Mr. Rex C. Luckhart,  
Town Clerk,  
Chesley,  
Ontario.

Dear Mr. Luckhart:

On January 5, 1971, you wrote to the Minister of Transport, requesting information as to what aid is available from the Ministry in establishing a bus service for the residents of Chesley and district, in light of the removal of the passenger train service which formerly served your locality.

Your concern over the lack of any form of public transit through Chesley is quite understandable and despite the fact that bus routes serve your general area, it would appear that a bus service running through the town would be a substantial convenience. The Federal Government has, however, no present jurisdiction over buses which operate provincially, and matters relating to the routing of these services in Ontario are handled by the Ontario Highway Transit Board.

I noted that a copy of your correspondence was sent to the Government of Ontario, and I would expect that your comments would ultimately be referred to the Ontario Highway Transit Board, for any assistance they may be able to provide.

Yours sincerely,

A. L. Peel,  
Director,  
Railway & Highway Branch,  
Canadian Surface Transportation Administration.

OFFICE OF THE  
MINISTER OF TRANSPORT  
OTTAWA 4

March 16, 1971

Mr. Rex C. Luckhart,  
Clerk Treasurer,  
Chesley,  
Ontario.

Le Conseil de Chesley apprécierait que vous l'informiez de l'aide (financière ou autre) que pourrait lui fournir votre Ministère pour établir un service d'autobus à l'intention des résidents de Chesley et du district.

Vous trouverez ci-joint copie de la motion adoptée par le Conseil.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le greffier municipal  
Rex C. Luckhart

CANADA  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
Le 11 février 1971

Monsieur Rex C. Luckhart  
Greffier municipal  
Chesley  
Ontario

Monsieur,

Le 5 janvier 1971, vous avez écrit au ministre des Transports pour lui demander des renseignements sur l'aide que pourrait vous fournir le Ministère pour établir un service d'autobus à l'intention des résidents de Chesley et du district, vu la suppression du service de trains de voyageurs qui desservait auparavant votre localité.

Votre préoccupation concernant l'absence de toute forme de transport en commun passant par Chesley est très compréhensible et, en dépit du fait que les autobus desservent votre région en général, il semblerait qu'un service d'autobus passant par votre ville vous serait d'une aide appréciable. Le gouvernement fédéral n'a toutefois aucune compétence sur les autobus exploités aux termes de lois provinciales et les questions se rattachant à l'itinéraire de ces services en Ontario relèvent de l'*Ontario Highway Transit Board*.

J'ai noté que vous aviez envoyé une copie de votre lettre au gouvernement de l'Ontario et je m'attendrais que vos commentaires soient, en fin de compte, transmis à l'*Ontario Highway Transit Board* pour voir quelle aide on pourrait peut-être vous apporter.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,  
Direction des chemins de fer et routes,  
Administration des transports de surface du Canada,  
A. L. Peel

CABINET DU  
MINISTRE DES TRANSPORTS  
OTTAWA 4

le 16 mars 1971

Monsieur Rex C. Luckhart  
Greffier-trésorier  
Chesley  
Ontario



Dear Mr. Luckhart:

On behalf of Mr. Jamieson I wish to acknowledge receipt of your letter of March 12 in which you seek once more to have the Ministry of Transport re-establish passenger train service in the Chesley area until adequate alternate transport has been provided.

I wish to advise that your letter has been noted, and I must inform you that decisions on applications to discontinue railway passenger service is vested in the Canadian Transport Commission. The Minister is confident that the whole matter of the discontinuance of the railway passenger service in question was given a thorough hearing before a decision was rendered. I am therefore referring your letter to the appropriate officials in the Canadian Transport Commission with a request that they provide you with a copy of their decision, which I think will answer your question.

Yours sincerely,

R. M. Ross,  
Special Assistant.

March 12/71.

Hon. Donald C. Jamieson, M.P.,  
Minister of Transport,  
House of Commons,  
OTTAWA, Ont.

Dear Sir:

Chesley Town council have again requested me to write you in regard to passenger train service in this area.

Chesley and District has been without passenger transportation service since the C.N.R. passenger service was discontinued last fall.

In your Department's reply to our last letter, the onus was placed on the Provincial Department of Transport, however Council and I know from complaints received that a large number of the citizens of this area feel that that the Federal Dept. of Transport should not have allowed the C.N.R. to discontinue passenger service until such time as another method of passenger transportation was in service in this area.

Council of the Town of Chesley on behalf of the citizens of Chesley and district ask your Department to consider re-establishing railway passenger service until such time as another mode of service is available to our citizens.

Yours truly,

Rex C. Luckhart.  
Clerk Treasurer.

copy sent to:  
Mr. Ross Whicher, M.P.  
Mr. Eddie Sargent M.P.P.

Monsieur,

Au nom de M. Jamieson, je désire accuser réception de votre lettre du 12 mars dans laquelle vous demandez de nouveau au ministère des Transports de rétablir les services de trains de voyageurs dans la région de Chesley jusqu'à ce qu'on ait instauré un autre moyen de transport adéquat.

Je désire vous informer qu'on a pris note de votre lettre et je dois vous signaler que les décisions concernant les demandes d'abandonner les services ferroviaires de voyageurs relèvent de la Commission canadienne des transports. Le ministre est convaincu que toute la question de l'abandon du service ferroviaire de voyageurs en question a été étudiée à fond avant que soit rendue la décision. Je transmets donc votre lettre aux hauts fonctionnaires compétents de la Commission canadienne des transports en leur demandant de vous faire parvenir une copie de leur décision, ce qui, à mon avis, répondra à votre question.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

R. M. Ross,  
Adjoint spécial

le 12 mars 1971

L'hon. Donald C. Jamieson, député  
Ministre des Transports  
Chambre des communes  
OTTAWA (Ont.)

Monsieur,

Le Conseil municipal de Chesley m'a demandé de vous écrire au sujet du service de trains de voyageurs dans cette région.

Chesley et son district sont sans service de transport de voyageurs depuis que le service correspondant du CN a été abandonné l'automne dernier.

Dans la réponse de votre Ministère à notre dernière lettre, la responsabilité a été rejetée sur le ministère provincial des Transports bien que le conseil et moi sachions d'après les plaintes que nous avons reçues que, de l'avis d'un nombre important des citoyens de cette région, le ministère fédéral des Transports n'aurait pas dû permettre au CN d'abandonner le service-voyageurs avant qu'une autre méthode de transport ait été mise en service dans cette région.

Le Conseil de la ville de Chesley, au nom des citoyens de Chesley et du district, demande à votre Ministère d'étudier la possibilité de rétablir le service ferroviaire de voyageurs jusqu'à ce que nos citoyens bénéficient d'un autre mode de transport.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le greffier-trésorier,  
Rex C. Luckhart

copie à:  
M. Ross Whicher, député  
M. Eddie Sargent, député pr.

Hon. Eric Winkler, M.P.P.  
Hon. Eric Winkler, M.P.P.  
Mr. Percy Noble, M.P.

L'hon. Eric Winkler, député pr.  
L'hon. Eric Winkler, député pr.  
M. Percy Noble, député

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS/LAW  
DEPARTMENT  
Montreal, Que.

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU  
CANADA/SERVICE JURIDIQUE  
Montréal (Qué.),

Frebruary 22, 1971  
Our File: 889-G-96

le 22 février 1971  
Notre Réf.: 889-G-96

Mr. C. W. Rump,  
Secretary,  
Railway Transport Committee,  
Canadian Transport Commission,  
Ottawa 4, Ont.

Monsieur C. W. Rump  
Secrétaire  
Comité des transports par chemin de fer  
Commission canadienne des transports  
Ottawa 4 (Ont.)

Re: Station building at Chesley,  
Ontario.

Objet: Gare de Chesley,  
Ontario

Dear Sir:

Monsieur,

Order No. R-6857 dated October 3, 1969 authorized the removal of the station agent at Chesley, Ontario and directed that the station building be kept clean, heated and lighted so long as it is served by passenger trains.

L'ordre n° R-6857 daté du 3 octobre 1969 a autorisé le retrait du chef de gare à Chesley, en Ontario, et portait que la gare devait être tenue propre, chauffée et éclairée tant qu'elle serait desservie par les trains de voyageurs.

Effective November 1, 1970 passenger train service was discontinued to Chesley and it is now desired to remove the station building at this point. Enclosed is copy of a letter dated February 3, 1971 together with attached resolution objecting to this proposal.

Le 1<sup>er</sup> novembre 1970, le service de trains de voyageurs a été abandonné à Chesley et il faudrait maintenant supprimer la gare à cet endroit. Vous trouverez ci-joint copie d'une lettre datée du 3 février 1971, ainsi que la résolution s'y opposant.

Yours truly,

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

H. J. G. Pye  
Commission Counsel.

H. J. G. Pye,  
avocat de la Commission.

cc: Mr. Rex C. Luckhart,  
Clerk-Treasurer,  
Public Utilities Commission,  
Chesley, Ontario.

c.c.: M. Rex C. Luckhart  
Greffier-trésorier  
Commission des services d'utilité publique  
Chesley (Ont.)

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS  
SOUTHWESTERN ONTARIO AREA  
197 York Street  
London 12, Ontario

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA  
RÉGION DU SUD-OUEST DE L'ONTARIO  
197, rue York  
London 12 (Ont.)

18 January 1971  
Ours: 3430-16-20  
-19  
-20

le 18 janvier 1971  
Notre Réf.: 3430-16  
-19  
-20

Mr. R. C. Luckhart  
Clerk  
Town of Chesley  
Box 70  
Chesley, Ontario

Monsieur R. C. Luckhart  
Greffier  
Ville de Chesley  
Boîte 70  
Chesley (Ont.)

Dear Mr. Luckhart:

Monsieur,

This is further to our letter of 3 December 1970 with respect to the removal of our station building at Chesley.

La présente donne suite à notre lettre du 3 décembre 1970 au sujet de la suppression de notre gare à Chesley.

Are you now in a position to let us have Municipal consent for the removal of same?

La municipalité est-elle maintenant en mesure de nous accorder son consentement pour la suppression de ladite gare?

Yours very truly,

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



J. F. Weaver  
Operations Manager

ONTARIO  
DEPARTMENT OF TRANSPORT  
Ferguson Block, Queen's Park  
Toronto 5, Ontario

April 19, 1971

Mr. Rex C. Luckhart  
Clerk Treasurer  
The Public Utilities Commission  
Corporation of the Town of Chesley  
Chesley, Ontario

Dear Mr. Luckhart:

The Minister of Transportation and Communications The Honourable C. A. MacNaughton, has indicated in his recent correspondence with you that an examination of the social consequences of the passenger rail service discontinuation at Chesley would be desirable.

I am writing to ask what date would be convenient for you and perhaps two or three officials of the Town to be visited by two staff members of the Transportation Division to discuss methods of gathering social information.

Yours sincerely

E. Brezina  
Transportation Division

HOUSE OF COMMONS  
CANADA

Ottawa, March 15, 1971.

Mr. Rex Luckhart,  
Clerk-Treasurer,  
Town of Chesley,  
CHESLEY, Ont.

Dear Rex:

Enclosed please find a photostatic copy of a letter that I have received from the President of the Canadian Transport Commission, which is self-explanatory.

I had written to him, and told him that the transportation situation in our area was intolerable, and that something had to be done. I can only tell you that I will keep the pressure up to the best of my ability, and will let you know if there is anything in the offing. This letter, of course is in reply to a copy of a letter sent by you to the Minister of Transport, dated March 12th, 1971.

Sincerely,

Ross M. Whicher, M.P.,  
(Bruce)

CANADIAN TRANSPORT  
COMMISSION

February 23, 1971

Le directeur des opérations,  
J. F. Weaver

ONTARIO  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
Ferguson Block, Queen's Park  
Toronto 5, Ontario

le 19 avril 1971

M. Rex C. Luckhart  
Greffier-trésorier  
Commission des services d'utilité publique  
Corporation de la ville de Chesley  
Chesley (Ont.)

Monsieur,

Le ministre des Transports et des Communications, l'hon. C. A. MacNaughton, vous a indiqué dans une récente lettre qu'une étude des répercussions sociales de l'abandon du service de trains de passagers à Chesley serait désirable.

Je vous écris pour vous demander à quelle date il vous conviendrait, et peut-être à deux ou trois officiels de la ville, de recevoir la visite de deux membres du personnel de la Division des transports pour discuter des méthodes de recueillir des renseignements d'ordre social.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

E. Brezina,  
Division des transports

CHAMBRE DES COMMUNES  
CANADA

Ottawa, le 15 mars 1971

Monsieur Rex Luckhart  
Greffier-trésorier  
Ville de Chesley  
CHESLEY (Ont.)

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint photocopie d'une lettre que j'ai reçue du président de la Commission canadienne des transports et qui se passe de commentaires.

Je lui avais écrit pour lui dire que la situation des transports dans notre région était intolérable et qu'il fallait faire quelque chose. Je puis vous assurer que je continuerai à exercer des pressions par tous les moyens dont je dispose et je vous tiendrai au courant de tout ce qui serait susceptible de vous intéresser. Cette lettre fait évidemment suite à la copie que vous m'avez envoyée d'une lettre datée du 12 mars 1971 que vous avait fait parvenir au ministre des Transports.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Ross M. Whicher, député,  
(Bruce)

le 23 février 1971

Ross M. Whicher, Esq., M.P.,  
House of Commons,  
Ottawa, Ont.

Dear Mr. Whicher:

Immediately on receipt of your letter of February 22nd this morning, I spoke to the Chairman of the Railway Transport Committee about prodding the bus operators to Chesley, Hanover, Kincardine and Walkerton.

Although we have no jurisdiction over these operators, Mr. Jones recalled that they had been represented at the hearings and undertook to do everything he could, in an unofficial way, and to ask the CN to do what they could as well.

I shall be in touch with you again when I can report on developments. With kind regards,

Yours sincerely,

J. W. Pickersgill,  
President.

Summary of Public Transportation Questionnaire

Should be made available.....	350
Via Guelph.....	301
Via Organgeville.....	40
Either.....	9

There were 273 local replies and 77 out of town.

July 12, 1971

Mr. E. Brezina,  
Transportation Division,  
Department of Transport,  
Ferguson Block, Queen's Park,  
Toronto 5, Ontario.

Dear Ed:

Enclosed is a summary of the public Transportation Survey Questionnaires that were returned to my office. I am also enclosing a copy of the questionnaire.

In regard to the notice placed in the local paper re participating in further discussions, I received only the one previously referred to you from Mr. and Mrs. Peter Sannuto. I feel possibly this advertisement or notice followed too closely on the distribution of the survey questionnaires. Possibly the public was confused on the issue. One party did pose the question to me, "Is it a public duty to purchase or read the local paper?"

Your comments on the two meetings held at Mrs. Hamilton's and Mrs. Lowery's would be appreciated. I hope you do not place too much emphasis on the failure of more people replying to the advertisement about participating in further discussions.

COMMISSION CANADIENNE  
DES TRANSPORTS

M. Ross M. Whicher, député  
Chambre des communes  
Ottawa (Ont.)

Monsieur,

Immédiatement après avoir reçu votre lettre du 22 février ce matin, j'ai parlé au président du Comité des transports par chemin de fer de la possibilité de faire passer les conducteurs d'autobus par Chesley, Hanover, Kincardino et Walkerton.

Bien que nous n'ayons aucune autorité sur ces exploitants, M. Jones s'est souvenu qu'ils avaient été représentés aux audiences et an entrepris de faire tout ce qu'il pourra, de façon non officielle, et de demander au CN de voir ce qu'il pourrait également faire.

Je communiquerai de nouveau avec vous quand j'aurai d'autres nouvelles à vous apprendre.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,  
J. W. Pickersgill

Résultat du questionnaire sur le transport en commun

Devrait être disponible.....	350
Via Guelph.....	301
Via Organgeville.....	40
L'un ou l'autre.....	9

Nous avons reçu 273 réponses de la localité et 77 de l'extérieur.

le 12 juillet 1971

Monsieur E. Brezina  
Division des transports  
Ministère des Transports  
Ferguson Block, Queen's Park  
Toronto 5 (Ont.)

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint résultat des questionnaires d'enquête sur le transport en commun qui ont été retournés à mon bureau. Je vous fais également parvenir un exemplaire du questionnaire.

Pour de ce qui est de l'avis publié dans le journal local concernant la participation à d'autres discussions, je n'ai reçu que celle que je vous ai déjà fait parvenir et qui provenait de M. et M<sup>me</sup> Peter Sannuto. A mon avis, cette annonce ou avis a peut-être suivi de trop près la distribution des questionnaires d'enquête. Peut-être le public était-il perplexe sur la question. On m'a posé la question suivante: «Est-ce le devoir du public d'acheter ou de lire le journal local?»

J'apprécierais vos commentaires sur les deux réunions tenues chez M<sup>me</sup> Hamilton et M<sup>me</sup> Lowery. J'espère que vous n'avez pas accordé trop d'importance au fait que pas plus de gens n'aient répondu à l'annonce concernant la participation à d'autres discussions.



We will be glad to help in any further operations you may conduct in the area.

Yours truly,

Rex C. Luckhart,  
Clerk Treasurer.

April 23 1971.

Mr. E. Brezina,  
Transport Division,  
Department of Transport,  
Ferguson Block, Queen's Park,  
Toronto 5, Ont.  
Re: Passenger Transportation, *Town of Chesley*.

Dear Sir:

Your letter of April 19th, 1971 was appreciated and if suitable to you, the members of council would meet with your representatives on Monday, May 3rd, at 7 p.m. in the Chesley Council Chamber.

If this time and date are not suitable please notify me and possibly your department could suggest one or more dates or hours that would be suitable to them.

Yours truly,

Rex C. Luckhart,  
Clerk Treasurer.

May 6th, 1971.

Carr's DeLuxe Coaches Ltd.,  
260, 10th Street East,  
Owen Sound, Ont.

ATT: Mr. Harold Carr:

Dear Sir:

Received your letter regarding passenger bus service for Chesley and area. I have been in contact with Mayor J. Zang and several councillors regarding same, and I am certain you will have support of Chesley Town council as well as of the citizens of Chesley.

If you wish to meet with council on this matter, council will be meeting on Monday, May 17th at 8 p.m. and would be pleased to meet with you.

Yours truly,

Rex C. Luckhart,  
Clerk Treasurer.

Jan. 20/71.

Hon. W. Irwin Haskett, M.P.P.,  
Minister of Transport,  
Whitney Block, Parliament Buildings,  
TORONTO, Ont.

Nous serons heureux de vous aider dans toute autre activité ultérieure dans la région.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le greffier-trésorier,  
Rex C. Luckhart

le 23 avril 1971

Monsieur E. Brezina  
Division des Transports  
Ministère des Transports  
Ferguson Block, Queen's Park  
Toronto 5 (Ont.)  
Objet: Transport des voyageurs, Ville de Chesley.

Monsieur,

Nous vous remercions de votre lettre du 19 avril 1971 et, si l'horaire vous convient, les membres du Conseil seraient prêts à rencontrer vos représentants le lundi 3 mai, à 7 heures du soir, dans la salle du Conseil de Chesley.

Si la date et l'heure ne vous conviennent pas, veuillez m'en informer et votre ministère pourrait peut-être en proposer une ou quelques autres qui leur seraient convenables.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le greffier-trésorier,  
Rex C. Luckhart

le 6 mai 1971

Carr's DeLuxe Coaches Ltd.  
260, 10<sup>e</sup> rue est  
Owen Sound (Ontario)

a/s: M. Harold Carr.

Monsieur,

J'accuse réception de votre lettre concernant le service-voyageurs par autobus pour la ville de Chesley et la région. J'ai communiqué avec le maire J. Zang et plusieurs conseillers concernant cette question et je suis certain que vous accorderez votre appui au Conseil de Ville de Chesley ainsi qu'aux citoyens de Chesley.

Si vous désirez discuter de cette question avec le Conseil, celui-ci se réunira le lundi 17 mai, à 20 h et il serait heureux de vous rencontrer.

Veuillez agréer, cher monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le greffier-trésorier  
Rex C. Luckhart.

Le 20 janvier 1971

L'hon. W. Irwin Haskett, député  
Ministre des Transports  
Édifice Whitney, Édifices du Parlement  
TORONTO (Ontario).

Dear Sir:

Chesley Town Council have requested that I write to you regarding passenger transportation service for the citizens of Chesley and surrounding area.

We have your letters stating you had written to and received a reply from a bus company operating in the Bruce Peninsula, however to date we have received no other information from or had any contact with the bus line.

Council did contact Gray Coach Lines re service from Owen Sound via Allenford, Tara, Chesley and Hanover to Durham to connect with regular service to Toronto and Guelph directions, however, we have now received a reply stating it would not be economically feasible for them to operate this service.

Chesley council are appealing to you and your Department for assistance and action in establishing a reasonable passenger transportation service through this area, which would connect with regular bus lines to Toronto, Guelph and London directions.

Your interest and assistance in this matter would be greatly appreciated not only by council but also by many citizens in this area.

Yours very truly,

Rex C. Luckhart.  
Clerk Treasurer.

Feb. 3/71.

Mr. J. F. Weaver,  
Operations Manager,  
197 York Street,  
LONDON 12, Ont.

Dear Sir:

Your letter re removal of station building in Chesley was again brought to attention of Chesley Town Council. Enclosed is a copy of a motion unanimously passed by council in session of Feb. 1st, 1971.

The people of Chesley and area are still angered over the removal of train service through Chesley and to date no other means of transportation is being provided.

Chesley council have forwarded letters to both Federal and Provincial Transport Departments requesting some type of aid in establishing transportation through this area, and are awaiting a reply and action.

Council had contacted various bus lines re service without result.

Until passenger transportation service of some kind is established through this area, council feel it would be premature to give permission to remove the station building at this time and refuse to give this permission.

Monsieur,

Le Conseil municipal de Chesley m'a demandé de vous écrire concernant le service de transport voyageur pour les citoyens de Chesley et de la région environnante.

Nous avons en main vos lettres nous indiquant que vous aviez écrit à une compagnie de transport par autobus dans la péninsule Bruce et que vous aviez reçu une réponse de celle-ci, cependant nous n'avons reçu jusqu'à présent d'autre renseignement ou ne sommes pas entrés en contact avec cette compagnie.

Le Conseil est entré en rapport avec la compagnie *Gray Coach Lines* concernant le service en provenance d'Owen Sound passant par Allenford, Tara, Chesley et Hanover à destination de Durham pour correspondre avec le service régulier à destination de Toronto et Guelph, cependant nous avons reçu une réponse indiquant qu'il ne serait pas économiquement rentable pour eux d'exploiter ce service.

Le Conseil de Chesley vous demande ainsi qu'à votre ministère de lui apporter votre aide et de lui assurer vos efforts en vue d'établir un service de transport voyageur raisonnable passant par cette région, lequel correspondrait avec les lignes d'autobus régulières à destination de Toronto, Guelph et London.

Non seulement le Conseil mais également bon nombre de citoyens de cette région vous sauraient gré de l'intérêt et de l'aide que vous leur apporterez dans ce domaine.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le greffier-trésorier  
Rex C. Luckhart.

Le 3 février 1971

Monsieur J. F. Weaver  
Directeur des opérations  
197, rue York  
LONDON 12 (Ontario).

Monsieur,

Le Conseil municipal de Chesley a à nouveau pris connaissance de votre lettre concernant l'enlèvement de la bâtisse de la gare. Vous trouverez ci-jointe une copie d'une motion adoptée à l'unanimité par le Conseil lors de la session du 1<sup>er</sup> février 1971.

Les citoyens de Chesley et de la région sont encore irrités par suite de l'enlèvement du service ferroviaire passant par Chesley et jusqu'à présent on n'assure aucun autre moyen de transport.

Le Conseil de Chesley a fait parvenir des lettres aux ministères fédéral et provincial des Transports réclamant quelque forme d'aide en vue d'établir un service de transport passant par cette région et attend présentement une réponse et de l'action.

Le Conseil était entré en contact avec différentes lignes d'autobus concernant le service sans qu'on y donne suite.

Jusqu'à ce que l'on établisse un certain service de transport voyageur passant par cette région, le Conseil croit qu'il serait prématuré d'accorder la permission d'enlever la bâtisse de la gare actuellement et refuse d'accorder cette permission.



Yours truly,

Rex C. Luckhart,  
Clerk Treasurer.

March 12/71.

Dear Sir:

Chesley Town Council have requested me to write you in regard to passenger transportation service in this area. As you no doubt are aware railway passenger service was discontinued in this area last fall and since that time there has been no passenger service through the Town of Chesley.

Many citizens of Chesley as well as citizens from the immediate area have complained to council and to this office during the last few months, however council has been unable to get any company in the passenger transportation field to establish a line through this area, although they have contacted several firms.

Council are now asking for help from your Department for a study of the situation and help to establish reasonable passenger transportation service in our area, to connect with service to Toronto, Guelph and London areas.

Yours truly,

Rex C. Luckhart,  
Clerk Treasurer.

#### Appendix TC-16

##### Brief to the Standing Committee on Transport and Communications

The impact of the proposed new International airport to be located in Dufferin county as it will affect ground transportation in South-Western Ontario.

The C.P.R. maintains an existing rail link between Toronto and Owen Sound passing through the Township of Amaranth in Dufferin County. Also a branch line extends from a terminal in Amaranth Township to the Village of Teeswater in Bruce County.

These existing rail right-of-ways are of vital importance to the entire area if the new Airport is located in Amaranth Township. Some mode of fast commuter service between Malton Airport and a new International Airport would certainly be of necessity to alleviate traffic congestion on all future highway systems that might be built to a new Airport.

It is the unanimous voice of Dufferin County Council that the existing rail lines within the County be maintained as a vital link in all future ground transportation systems that may evolve through development of this area.

Respectfully submitted,

Allan D. McKelvie  
Warden—Dufferin County

Veuillez agréer, cher monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le greffier-trésorier  
Rex C. Luckhart.

Le 12 mars 1971.

Monsieur,

Le Conseil municipal de Chesley m'a demandé de vous écrire concernant le service de transport voyageur dans cette région. Comme vous le savez sans doute, le service-voyageurs ferroviaire a été suspendu dans cette région l'automne dernier et depuis ce temps il n'y a pas eu de service-voyageurs passant par la ville de Chesley.

Bon nombre de citoyens de Chesley ainsi que les citoyens de la région environnante se sont plaints au Conseil et à notre bureau au cours des derniers mois; cependant le Conseil n'a pu obtenir des compagnies qui opèrent dans le domaine du transport voyageur d'établir une ligne passant par cette région, bien qu'il soit entré en contact avec plusieurs compagnies.

Le Conseil demande maintenant l'aide de votre ministère en vue d'étudier la situation et d'aider à établir un service raisonnable de transport voyageur dans notre région, lequel pourra correspondre avec le service à destination de Toronto, Guelph et London.

Veuillez agréer, cher monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le greffier-trésorier  
Rex C. Luckhart.

#### APPENDICE TC-16

##### Mémoire présenté au Comité permanent des transports et des communications.

Répercussions du nouvel aéroport international projeté dans le comté de Dufferin sur les transports terrestres dans le sud-ouest de l'Ontario.

Le Canadian Pacifique exploite présentement une ligne de chemin de fer entre Toronto et Owen Sound qui traverse le canton d'Amaranth dans le comté de Dufferin. Il existe aussi une ligne d'embranchement qui va d'un terminus situé dans le canton d'Amaranth jusqu'au village de Teeswater dans le comté de Bruce.

Ces emprises ferroviaires existantes seront d'une importance capitale pour toute la région si le nouvel aéroport est situé dans le canton d'Amaranth. Un mode de transport en commun rapide entre l'aéroport de Malton et le nouvel aéroport international sera certainement nécessaire pour alléger l'encombrement de la circulation sur toutes les nouvelles routes y conduisant.

Le conseil du comté de Dufferin est d'avis à l'unanimité que les lignes ferroviaires qui existent présentement dans le comté devraient être conservées en tant que maillons importants de tout réseau de transports terrestres susceptibles d'être créé du fait du développement de cette région.

Respectueusement soumis,

Le greffier du comté de Dufferin,  
Allan D. McKelvie.

**APPENDIX—TC-17**  
Need for Satisfactory Transportation

We, the members of Wingham and District Senior Citizens join in protest against the very unsatisfactory service of transportation from this area to Toronto and from Toronto to Wingham.

When rail service was discontinued in this area it was assumed that some form of transportation would adequately replace it. This definitely has not been the case, and transportation problems are definitely getting worse.

We believe that 15 per cent of the population now aged 70 or over will soon not be able to drive their own cars and 31 per cent of the population under sixteen are not able to drive but need transportation.

William Harris of CKNX spent 10 hours trying to reach Wingham from Welland. Two couples from Wingham spent 24 hours travelling from Toronto to Wingham and yet it took only 10 hours to travel from Hawaii to Toronto. This condition is intolerable and many others have had similar experiences. On one occasion, my husband and I went to Toronto. We had a good bus to Clinton but had to transfer to a children's school bus to get to Stratford. This bus was so uncomfortable that we had to sit on the end of the seat with our feet in the aisle.

Upon arriving in Toronto, there was no stop until we arrived at the bus depot. The bus went right past the Royal York Hotel where we could have picked up a bus every 15 minutes taking us to Malton Airport. The cost from the Royal York to Malton by bus was \$1.75 each but by having to go to the bus depot we had to get a taxi which cost us \$8.00 to go to Malton Airport.

Little wonder that there is so much dissatisfaction re transportation from this area to and from Toronto.

(G. R. MacKersie, President, Com.)  
Mrs. Grace G. Ford.

**APPENDIX TC-17**  
LETTERS TO THE EDITOR

Wingham, Ontario  
Apr. 10, 1972

Dear Editor:

I read with interest your editorial "Nobody is Happy". This most assuredly applies to people who travel (or try to) by bus from here to Toronto and points east, west or north of Toronto.

It also applies to people who try to travel to our area as I found out last summer. I went to the Bay Street terminal to buy a ticket to Wingham. The agent told me that "you can't get to Wingham by bus." I told him I had come to Toronto by bus and explained the route. He was adamant. He would not sell me a ticket to Wingham. He then made three suggestions.

1) I could go to Kitchener and telephone friends to come for me.

**APPENDICE TC-17**  
Besoin de transport adéquat

Nous, les citoyens âgés de Wingham et du district, voulons protester contre le service de transport fort inadéquat de Wingham à Toronto et vice-versa.

Quand le service de chemin de fer a été discontinué dans cette région, on a supposé qu'un autre moyen de transport prendrait la relève. Ce ne fut certainement pas le cas; les problèmes de transport s'aggravent de jour en jour.

Nous croyons que 15 p. 100 de la population maintenant âgée de 70 ans ou plus se verra bientôt dans l'impossibilité de conduire leur voiture et 31 p. 100 de la population âgée de moins de seize ans ne peut conduire d'automobiles, mais a besoin de moyens de transport.

William Harris de CKNX a mis dix heures à se rendre de Welland à Wingham. Deux couples de Wingham ont mis 24 heures à se rendre de Toronto à Wingham et pourtant Hawaii n'est qu'à dix heures de Toronto. Ce sont là des conditions intolérables; beaucoup d'autres personnes ont connu des expériences semblables. Un jour, je suis allée à Toronto avec mon mari. Nous avons pris un bon autobus jusqu'à Clinton, et là, il nous a fallu monter à bord d'un autobus scolaire pour se rendre à Stratford. Cet autobus n'offrait aucun confort. Nous avons dû nous asseoir au bord du siège les pieds dans l'allée.

A Toronto, il n'y a eu aucun arrêt avant le terminus. L'autobus est passé devant l'hôtel Royal York d'où des autobus partent à tous les quinze minutes pour se rendre à l'aéroport Malton; le coût est de \$1.75. Cependant, rendus au terminus, pour se rendre à l'aéroport nous avons dû prendre un taxi qui nous a coûté \$8.

Il n'est pas étonnant que les gens soient si mécontents du service de transport de cette région à Toronto et vice-versa.

G. R. MacKersie, président,  
M<sup>me</sup> Grace G. Ford.

**Appendice TC-17**  
LETTRES A LA RÉDACTION

Wingham, Ontario  
le 10 avril 1972

Monsieur,

J'ai lu avec intérêt votre chronique «*Nobody is Happy*». Ceci s'applique à coup sûr aux gens qui voyagent (ou essaient de voyager) par autobus d'ici à Toronto et vers l'est, l'ouest ou le nord de Toronto.

Ceci s'applique également aux gens qui essaient de se rendre dans notre région comme je m'en suis rendu compte l'été dernier. Je me suis rendu au terminus de la rue Bay pour acheter un billet pour Wingham. L'employé m'a dit: «Vous ne pouvez pas vous rendre à Wingham par autobus.» Je lui ai dit que j'étais venu à Toronto par autobus et je lui ai expliqué le chemin. Il s'est montré tenace. Il ne voulait pas me vendre un billet pour Wingham. Il m'a alors fait trois suggestions.

1. Je pouvais me rendre à Kitchener et appeler des amis pour qu'ils viennent me chercher.



2) I could go to Stratford and have some one come for me there.

3) I could go to London and come up on the evening bus.

After much argument and refusal by him to consult a time-table, I did get a ticket to Stratford and was able to make connections home.

This same treatment was given to other local people—one as recently as two weeks ago.

To add insult to injury, the bus companies send brochures advertising deluxe tours in every direction.

I wrote to the president of the Gray Coach Lines after my experience and had a very courteous reply. Apparently nothing has been done to correct the situation.

At the Toronto National Exhibition there was an Ontario Government booth with photos of various cabinet ministers. A large banner said if you'd sign a question and put it in the appropriate box, the minister concerned would reply. My signed question to Mr. MacNaughton has not been acknowledged to date.

Isn't it too bad that we all don't have access to "free" planes when we want to travel? It takes longer to get to Malton Airport from here than it does to fly clear across the continent.

Yours truly,

Agnes Williamson.

2. Je pouvais me rendre à Stratford et demander à quelqu'un de venir m'y chercher.

3. Je pouvais me rendre à London et revenir sur l'autobus du soir.

Après une longue discussion et étant donné son refus de consulter un horaire, j'ai acheté un billet pour Stratford et de là, j'ai fait la correspondance jusqu'à chez moi.

D'autres personnes d'ici ont été traitées de la même façon, l'une d'entre elles, il y a environ deux semaines.

Pour ajouter l'insulte à l'injure, les sociétés d'autobus envoient des brochures annonçant des tours de luxe dans toutes les directions.

Après mon expérience, j'ai écrit une lettre au président de la *Gray Coach Lines* et j'ai reçu une réponse très courtoise. Apparemment rien n'a été fait pour régler la situation.

A l'Exposition nationale de Toronto, il y avait un kiosque du gouvernement de l'Ontario où l'on exposait des photos des différents ministres provinciaux. Sur une grande pancarte, on pouvait lire que si l'on signait une question et la plaçait dans la case appropriée, le ministre en question y répondrait. Ma question signée et adressée à M. MacNaughton n'a pas encore obtenu de réponse.

N'est-il pas malheureux que nous n'ayons pas tous accès au «libre» usage d'avions quand nous voulons voyager? Se rendre à l'aéroport de Malton prend plus temps que de traverser le continent.

Bien à vous,

Agnes Williamson.

## APPENDIX TC-18

## BRIEF

## TO THE

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION  
OF THE HOUSE OF COMMONS.

## SUBMITTED AT:

WALKERTON, ONTARIO.

## BY:

J. RANDALL LOWRY, RIPLEY, ONTARIO.

January 27, 1972.

*Foreword*

The following brief is an attempt to show the superiority of rail service for passenger travel in the Midwestern Ontario region.

The observations in this brief are drawn from my frequent use of the Canadian National passenger service between Ripley, Ontario and Toronto; a personal sampling of the Charterways bus service in this area; as well as some research into general transportation economics and problems.

*Demand for Travel in Midwestern Ontario*

Over the years, our society has grown increasingly more mobile. The centralization of education, government, and commercial activity to population centers like Kitchener, London and Toronto; combined with generally higher standards of living and greater amounts of leisure time, have led to an increasing demand by people for transportation services.

In rural areas, such as Midwestern Ontario, this increased demand for personal travel has been met primarily by the use of automobiles and the continually improving highway system. The automobile will likely remain as the predominant mode of transportation for intra-rural travel in the foreseeable future.

Anyone not owning an automobile, however, must rely on commercial passenger transport service, primarily rail and bus lines, for travel from rural to urban centres. This group of people includes students who can't afford to own and operate an automobile; older people who are unable to drive; poor people; and people who don't travel often enough to warrant the purchase of a car. Also, due to the increasing strangulation by automobile traffic of metropolitan areas, many people who own cars do not wish to expose themselves to the aggravation, danger, and loss of time inherent in city driving.

These non-owners and non-users of automobiles make up a significant portion of the population when viewed as a group, and warrant proportionately as much attention to their traveling needs as has been said in the past to automobile users, who have had a major share of public expenditures on transportation facilities directed to their needs in the form of new and improved highway systems.

*Alternate Forms of Passenger Service*

The main alternate forms of passenger service applicable to Midwestern Ontario are rail, bus, and air services.

A commercial air system in Midwestern Ontario ap-

## APPENDICE TC-18

## MÉMOIRE

## PRÉSENTÉ AU

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

## PAR:

J. RANDALL LOWRY, RIPLEY, ONTARIO

## A

WALKERTON, ONTARIO.

Le 27 janvier 1972.

*Avant-propos*

Le document suivant se propose de montrer la supériorité du transport des voyageurs par voie ferrée dans la région centre-ouest de l'Ontario.

Les observations contenues dans ce mémoire s'appuient sur le fait que j'emprunte fréquemment le service-voyageurs du Canadien National entre Ripley en Ontario et Toronto; sur une sélection personnelle des lignes d'autobus Charterways dans cette région ainsi que sur des recherches liées aux problèmes et à la rentabilité des transports en général.

*Les transports: besoins dans le centre-ouest de l'Ontario*

Au cours des années, notre société est devenue de plus en plus mobile. La centralisation de l'éducation, de l'administration et des activités commerciales dans les agglomérations comme Kitchener, London et Toronto ainsi que l'amélioration du niveau de vie et l'augmentation des loisirs ont provoqué un accroissement des besoins de la population en ce qui concerne les services de transport.

Dans les zones rurales, telles que le Centre-Ouest de l'Ontario, cet accroissement de la demande dans le domaine des transports individuels a été essentiellement satisfait par l'utilisation des automobiles et l'existence de réseaux routiers qui ne cessent de s'améliorer. On peut prévoir que désormais, l'automobile demeurera le mode de transport prépondérant au sein des régions rurales.

Cependant, ceux qui ne possèdent pas de voiture doivent recourir aux services de transports publics, c'est-à-dire surtout aux trains et aux autobus pour se déplacer de la campagne vers les villes. Ce sont entre autres des étudiants qui n'ont pas le moyen de s'acheter et d'entretenir une voiture; les personnes âgées qui ne peuvent pas conduire; les pauvres et les personnes qui ne se déplacent pas suffisamment pour que l'achat d'une voiture soit justifié. D'autre part, étant donné la densité croissante de la circulation automobile dans les régions urbaines, nombreux sont ceux qui, bien que possédant une voiture, ne veulent pas s'exposer aux embouteillages ni au danger et à la perte de temps que suppose la circulation automobile dans les villes.

Ceux qui ne possèdent pas et qui n'utilisent pas d'automobile représentent un groupe de population dont l'importance justifie qu'on attache une attention relativement aussi grande à leurs besoins qu'on l'a fait autrefois pour les automobiles auxquelles on a consacré une part importante des crédits affectés aux transports en construisant et en améliorant le réseau routier.

*Différents modes de transports publics*

Les différents modes de transports publics applicables au Centre-Ouest de l'Ontario sont les services ferroviaires, routiers et aériens.



pears to be completely unsuitable. The main advantage of an air service is its speed. In rural areas, however, if a large number of people are to be served, a multitude of time consuming stops would have to be made. Time would also be lost at the urban terminus of such a system due to increasing landing and passenger handling congestion at most urban airports.

The initial capital costs of such a service would be enormous, due to the necessity of constructing adequate airports, maintenance, and navigation facilities; as well as the high cost of the aircraft themselves.

An important consideration in the Midwestern Ontario region is the severity of winter storms, which would seriously affect the safety and dependability of an air service.

Since the discontinuance of rail passenger service in Midwestern Ontario on October 31, 1970, non-automobile travelers have had to use bus service. The usual attractiveness of bus service to the travelling public is its economy.

However, this economy seems to be notably absent in the bus services provided in this area since the rail passenger discontinuance.

The bus passenger service appears to be lacking in other areas. Obviously, the demand for a rural to urban transport system will vary directly with the size of the urban center to be served, and inverseley with the distance from that center. The greatest demand for service from Midwestern Ontario will therefore be to and from Toronto. center to be served, and inversely with the distance from Southampton, Port Elgin and Kincardine desiring to go to Toronto on a week day is forced to go via London<sup>1</sup>, which is, of course, more costly in time and money than a more direct route. On weekends, service between this area direct to Toronto is provided, but it requires the use of three buses of three different companies (Charterways, Burley, and Gray Coach)<sup>1</sup>. This is clearly highly inconvenient to most travellers, especially those with luggage; and the connections necessary make delays probable.

Since buses use public highways, the same traffic and weather problems facing the automobile face them. These traffic problems are multiplied at the same time that services demanded peak, around holiday and weekend periods. Public transportation assumes its greatest importance in Midwestern Ontario in the winter, when automobile travel is hazardous and uncertain. Unfortunately, bus lines can deliver the least in service at the times when it is needed most, as they are restricted by essentially the same constraints as private automobiles.

Passenger rail service is definitely needed and is well suited to this area. Given a well maintained roadbed, and good equipment, such as the Budd Rail Diesel Car (R.D.C.) that was previously used, it is very unlikely that buses can match rail service for speed, reliability, and comfort.

Passenger trains are the most reliable and safest form of transportation in bad weather, and can get through winter storms long after highways are blocked.

The resuming of service would require very little in the way of capital costs if the Canadian National has retained the R.D.C.'s used previously. If the Canadian National has reduced its fleet of R.D.C.'s, replacements could perhaps be obtained for a reasonable sum in the United States, where passenger services were drastically cut recently

Un réseau commercial aérien dans le Centre-Ouest de l'Ontario s'avère totalement inadapté. Le principal avantage d'un service aérien, c'est sa rapidité. Mais dans les zones rurales, si l'on veut satisfaire un grand nombre de gens, il faut prévoir une multitude d'arrêts qui augmentent la durée du trajet. On perdrait également du temps dans les aéroports urbains du fait de leur encombrement dû à la fréquence croissante des atterrissages et à l'augmentation du nombre des passagers dans la plupart d'entre eux.

Les investissements inhérents à la création d'un tel service serait énormes étant donné qu'il serait nécessaire de construire les infrastructures adéquates: aéroports, services d'entretien et d'aide à la navigation aérienne, sans compter le coût élevé des avions eux-mêmes.

Un facteur important à considérer dans le Centre-Ouest de l'Ontario, c'est la rigueur des tempêtes hivernales qui compromettrait sérieusement la sécurité et la ponctualité d'un service aérien.

Depuis la suppression des trains de voyageurs intervenue le 31 octobre 1970 dans le Centre-Ouest de l'Ontario, les voyageurs sans voiture ont dû recourir au service d'autobus. Normalement, l'attrait d'un service public d'autobus, c'est qu'il est économique.

Cependant, ce facteur semble notoirement faire défaut quand il s'agit des services d'autobus assurés dans la région depuis la suppression du service-voyageurs.

Les services d'autobus présentent, semble-t-il, d'autres déficiences. Évidemment, la nécessité d'un réseau de transport de la campagne vers la ville sera directement proportionnelle à l'importance du centre urbain à desservir et inversement proportionnelle à l'éloignement de ce dernier. Par conséquent, dans le Centre-Ouest de l'Ontario, il sera surtout nécessaire d'instaurer un service à destination et en provenance de Toronto. Cependant, celui qui emprunte les autobus Charterways au départ de Southampton, Port Elgin et Kincardine pour aller à Toronto en semaine doit obligatoirement passer par London<sup>1</sup>, ce qui coûte, bien entendu, plus cher et demande plus de temps qu'un itinéraire plus direct. Durant les fins de semaine, il existe un service direct entre cette région et Toronto mais il faut pour cela emprunter trois autobus de trois compagnies différentes (Charterways, Burley, et Grey Coach)<sup>1</sup>.

C'est un très gros inconvénient pour la plupart des voyageurs, surtout pour ceux qui ont des bagages; et les correspondances nécessaires impliquent des retards probables.

Étant donné que les autobus empruntent les routes nationales, ils sont exposés aux mêmes problèmes de circulation et d'intempérie que les automobiles. Ces problèmes de circulation sont encore accrus en période de pointe, c'est-à-dire pendant les vacances et les fins de semaines. Dans le Centre-Ouest de l'Ontario, les transports publics revêtent une importance primordiale durant l'hiver, lorsque la circulation en automobile est dangereuse et incertaine. Malheureusement, c'est au moment où l'on a le plus besoin que les autobus assurent le moins de service puisqu'ils sont pratiquement soumis aux mêmes contraintes que les voitures particulières.

Les transports en commun par voie ferrée sont absolument nécessaires et conviennent bien à cette région. Avec des voies bien entretenues, du bon matériel comme la locomotive diesel Budd (R.D.C.) qu'on utilisait auparavant,

<sup>1</sup> Charterways Public Timetable, June 7, 1971.

<sup>1</sup> Horaires des autobus Charterways, 7 juin 1971.

when they were taken over by the government sponsored Amtrak agency.

Simple shelters for waiting passengers could be erected on the sites of old stations that have been torn down.

Little change would have to be made with regard to schedules, except for any possible speed-ups, as the early morning departures of Canadian National service from Kincardine, Southampton, and Owen Sound; combined with an after business hours departure from Toronto, were convenient for one day or longer stays in the city. The Sunday evening trips to Toronto were also very suitable for weekend visitors.

With regard to equipment, ninety seat R.D.C. I's should be used if possible to maximize seating capacity. The baggage service provided on the forty-nine seat R.D.C. 3 equipment which was previously used at most times could be eliminated, reducing operating costs by not requiring a baggageman on the train crew.

Main line connecting service at Guelph and Stratford west to London, Windsor and Sarnia; and east to Toronto should be provided by the TEMP equipment. The speed and comfort of these trains, with their snack and beverage service, would be very attractive to all travelers, and would help attract people to the rail service who now use their own automobiles for travel to the cities.

The Canadian National's "Red, White, and Blue" fare system, in which fares vary directly with passenger demand, should be continued, since it helps even out the levels of demand over time by encouraging passengers to travel during midweek periods when demand for services is lowest. This reduces costs, since equipment can be utilized better due to the reduction in sharp peaks of demand for services around the weekend and holiday periods, and the increased demand for midweek services.

For people desiring to use Toronto International Airport, a regular stop on the connecting mainline service could be made at Malton, and a shuttle-bus service could be provided between the airport and the station.

People who now use their own automobile for rural to urban travel provide a large potential market for good rail service. This market could be reached by local radio and local newspaper advertising. This advertising would not have to be elaborate or expensive, but should be primarily informative as to fares, schedules and comfort of the equipment; as well as the convenience of a downtown Toronto arrival.

il est très peu probable que les autobus pourront rivaliser de vitesse, de sécurité et de confort avec les services ferroviaires.

Le train-voyageurs constitue par mauvais temps le mode de transport le plus fiable et le plus sûr, et il s'accommode des tempêtes d'hiver, même lorsque les routes sont bloquées depuis longtemps.

La reprise de ce service nécessiterait très peu d'investissements si le National Canadien a conservé les locomotives diesel qu'il utilisait auparavant. Si le National Canadien a réduit le nombre de ses locomotives diesel, on pourrait peut-être les remplacer pour une somme raisonnable en faisant appel aux États-Unis où l'on a énormément réduit le service-voyageurs lorsque celui-ci a été repris par la société Amtrak sous le patronage de l'État.

On pourrait construire à l'emplacement des vieilles gares qui ont été démolies des abris très simples pour les voyageurs en attente.

En ce qui concerne les horaires, il y aurait très peu de changements à apporter, sauf pour ce qui est de l'accélération de certains trajets, comme ceux des trains du National Canadien qui, de bonne heure le matin, partaient de Kincardine, Southampton et Owen Sound; et qui partaient de Toronto après les heures de travail ce qui permettait de passer au moins un jour en ville. Le train qui partait de Toronto le dimanche soir était également très pratique pour ceux qui s'y rendait en fin de semaine.

En ce qui concerne le matériel, il faudrait si possible utiliser les voitures R.D.C. I à quatre-vingt-dix places afin d'augmenter la capacité au maximum. On pourrait éliminer le service-bagages dont on se servait la plupart du temps sur les voitures R.D.C. 3 de quarante-neuf places, ce qui réduirait les frais d'exploitation puisqu'il n'y aurait plus besoin de bagagiste.

Il faudrait que la ligne principale reliant Guelph et Stratford à London, Windsor et Sarnia, à l'ouest, et à Toronto, à l'est soit équipée de trains Tempo. La vitesse et le confort de ces trains où l'on peut se procurer sandwiches et rafraîchissements aurait beaucoup d'attrait pour tous les voyageurs et attireraient au service ferroviaire des gens qui utilisent maintenant leur propre voiture pour se rendre dans les villes.

Il faudrait maintenir le barème «Rouge, Blanc, et Bleu» du National Canadien, dont les tarifs varient selon la demande des voyageurs et parent même à l'insuffisance de la demande en encourageant les voyageurs à se déplacer au milieu de la semaine, c'est-à-dire lorsque la clientèle est moindre. Les frais diminueraient ainsi puisqu'on peut mieux utiliser le matériel en réduisant la demande très forte durant les fins de semaine et en périodes de congé tout en augmentant celle-ci durant la semaine.

Pour ceux qui désirent utiliser l'aéroport international de Toronto, on pourrait prévoir un arrêt régulier à Malton sur la ligne principale de correspondance et l'on pourrait établir une navette entre l'aéroport et la gare.

Ceux qui utilisent actuellement leur propre voiture pour se déplacer de la campagne vers la ville constituent une clientèle importante qu'un bon service ferroviaire pourrait récupérer. On pourrait atteindre cette clientèle au moyen d'une publicité dans la presse et sur les ondes locales.

Cette publicité n'aurait pas besoin d'être recherchée ou onéreuse; elle devrait essentiellement porter sur les tarifs, les horaires et le confort du matériel ainsi que sur l'intérêt d'arriver directement au centre de Toronto.



### *Justification for Subsidy*

The National Transportation Act of 1967 recognizes the fact that branch line passenger services have difficulty making an economic profit, and that it is unfair to require the railways, especially the joint stock Canadian Pacific Railway, to cross-subsidize uneconomic but essential services from profits generated by freight and other profit-making operations.

The provision for the 80% subsidy allows services that are deemed essential to the public, but are losing money, to continue operating. It is the belief of many people in the Midwestern Ontario region that current common-carrier passenger services provided are inadequate, and that rail service is the only answer.

A subsidized rail passenger service is justifiable because of the benefits to the community it makes possible. Economic benefits result since a well-used passenger service reduces the demand for highway construction and maintenance. Social benefits to the community come from the provision to residents of reliable, comfortable, and economical transit to urban schools, medical facilities, and commercial centers. The provision of a subsidy for essential but unprofitable rail passenger service is consistent with government subsidization of airports and highways which seldom operate on a cost-recoverable basis.

### *Fare Levels*

If subsidized rail passenger service is provided, the objective of the fare levels charged should be to make the services available to the greatest number of people possible, thus generating the most benefits from the subsidy funds. Fare levels must, however, reflect the value to the user of the service provided, and not place an unfair burden on those providing the funds.

The benefits made possible by the subsidy funds can be tangibly measured in some cases, such as the savings realized by the decreased demand for future highway construction; but are more intangible in other cases, such as the improved access of rural residents to the medical and educational facilities provided in the cities. As much as possible, however, these benefits should be considered as revenues accruing to the passenger train operation.

Subsidy funds will allow the utilization of existing and efficient transportation facilities; namely the railway branch lines reaching into Midwestern Ontario. Fare levels must be set with the intention of encouraging the most efficient use of facilities that are already here, and of funds for the provision of future facilities as they are required.

### *Outlook for the Future*

Decisions such as the termination of construction of the Spakina Expressway in Toronto indicate that the emphasis for moving people short to medium distances is shifting away from the automobile. The logical movement of this emphasis is towards basically conventional railroad technology. Steel wheels rolling on steel rails is a common factor to such modern developments as the GO train in Toronto, the Turbo and Tempo equipments, and the experimental L.R.C. equipment. A successful passenger train service from Midwestern Ontario could become an integral part of a high speed Montreal-Toronto-Windsor corridor rail passenger service in the not so distant future.

### *Justification des subsides*

La loi fédérale de 1967 sur les transports reconnaît que les services-voyageurs sur les embranchements sont difficilement rentables et qu'il est anormal d'exiger des compagnies de chemin de fer, notamment du Pacifique Canadien, société par actions, de subventionner des services non rentables mais essentiels à partir des bénéfices réalisés sur les opérations de fret et autres.

La disposition prévoyant une subvention de 80% permet de maintenir des services déficitaires, mais qu'on estime essentiels pour le public. Dans le Centre-Ouest de l'Ontario, beaucoup de gens estiment que les services actuels de transport en commun sont déficients et que le transport ferroviaire est la seule solution.

Le subventionnement du transport des voyageurs par voies ferrées se justifie par les avantages qu'en retireraient les localités desservies. C'est avantageux sur le plan financier puisqu'il y a moins de routes à construire et à entretenir quand beaucoup de gens utilisent le service-voyageurs. Sur le plan local, les habitants tirent avantage d'un service de transport sûr, confortable et économique vers les écoles, les centres médicaux et commerciaux des villes. Le subventionnement du transport des voyageurs par voies ferrées, essentiel bien que non rentable, ressemble à l'aide que le gouvernement accorde pour les aéroports et les routes, qui sont rarement rentables.

### *Tarifs*

Si l'on subventionne le transport des voyageurs par voies ferrées, les tarifs devraient tendre à mettre à la portée du plus grand nombre de gens possible et de tirer le meilleur parti possible des subventions. Les tarifs devraient par conséquent, refléter la valeur du service assuré aux usagers et non pas infliger injustement un fardeau à ceux qui pourvoient les fonds.

Dans certains cas, on peut mesurer de façon tangible les bénéfices découlant des subventions; prenons, par exemple les économies réalisées du fait qu'il y a moins de routes à construire. Les bénéfices sont moins tangibles dans certains autres cas, notamment lorsqu'on facilite l'accès des ruraux aux centres médicaux et aux écoles des villes. Dans la mesure du possible, cependant, ces avantages devraient être considérés comme des profits réalisés par les services ferroviaires de transport des voyageurs.

Les subventions permettront d'utiliser les services efficaces déjà en place, notamment les réseaux d'intérêts locaux du Centre-Ouest de l'Ontario. On devrait fixer les tarifs avec l'intention d'encourager l'utilisation la plus efficace des services déjà en place et celle des crédits destinés à créer de nouveaux services au fur et à mesure des besoins.

### *Perspectives d'avenir*

La décision de parachever la construction du Spakina Expressway à Toronto est un des exemples qui montrent qu'on s'en remet de moins en moins à l'automobile pour des déplacements limités. Cette tendance rejoint logiquement les caractères essentiellement conventionnels de la technologie ferroviaire. Des roues d'acier roulant sur des rails d'acier, voilà un dénominateur commun des réalisations modernes comme le train «GO» à Toronto, le turbotrain et le train Tempo, ainsi que le train expérimental L.R.C.. Un service ferroviaire commode, qui partirait du Centre-Ouest de l'Ontario, pourrait faire partie intégrante d'une voie expresse Montréal-Toronto-Windsor dans un avenir assez rapproché.

## APPENDIX TC-19

Box 305  
Stayner, Ontario  
May 17th, 1972

Mr. Charles Turner  
M.P. London East  
Committee Chairman  
Commons Transport Committee  
House of Commons  
Ottawa, Ontario

Dear Mr. Turner:

Re: Hearings May 29-June 1st on buses and trains  
in Western Ontario

We are pleased to read that these hearings have been rescheduled.

We propose to make a presentation to your Committee on June 1st in Walkerton.

In the meantime we are attaching a copy of our original submission to the CTC on the cancellation of these trains in March, 1970.

We look forward to meeting with you.

Yours sincerely

Peter F. Oehm  
GO NORTH Committee

P.O. Box 305,  
Stayner, Ontario,  
March 19, 1970.

Mr. C. W. Rump,  
Secretary, Railway Transport Committee,  
Canadian Transport Commission,  
275 Slater Street,  
Ottawa (4), Ontario.

Gentlemen:

Re: Your File No. 49467.47-C, the applications of CN and CP to discontinue passenger service in the Bruce Peninsula and between Guelph and Toronto.

We request that this letter be read on March 31st, 1970 at the public hearing in Owen Sound called to debate the above applications.

The following are a number of general comments which relate to the applications of both railways. We believe that both railway submissions do not provide adequate passenger carrying data to conduct a proper trend analysis. For example, the C.P.R. provide patronage information for only the City of Owen Sound and the C.N.R. tables are not complete with too many entries of "data missing". We request that this missing data be tabled at this hearing so that a proper statistical analysis can be performed.

Both railway submissions present their cost information in general terms only. We request that this cost information be tabled in more detail by specific areas of expenditure.

## APPENDICE TC-19

Case postale 305  
Stayner, Ontario  
Le 17 mai 1972

M. Charles Turner,  
Député London-Est  
Président  
Comité des transports  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

Objet: Séances 29 mai—1<sup>er</sup> juin: autobus et trains de l'ouest de l'Ontario

Nous sommes heureux d'apprendre que ces séances auront lieu.

Nous avons l'intention de présenter un mémoire à votre Comité le 1<sup>er</sup> juin, à Walkerton.

En attendant, nous vous faisons parvenir un exemplaire du premier mémoire que nous avons présenté à la Commission canadienne des transports au sujet de la discontinuation du service de ces trains en mars 1970.

Au plaisir de vous rencontrer.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Peter F. Oehm  
GO NORTH Committee

Case postale 305  
Stayner, Ontario  
Le 19 mars 1970

M. C. W. Rump,  
Secrétaire du Comité des transports par chemin de fer  
Commission canadienne des transports  
275, rue Slater  
Ottawa (4) (Ontario)

Messieur,

Objet: Dossier n° 49467.47-C, demandes du CN et du CP ayant pour but l'élimination du service-voyageurs péninsule Bruce, entre Guelph et Toronto.

Nous demandons que cette lettre soit lue le 31 mars 1970 lors de la séance qui aura lieu à Owen Sound pour étudier les demandes susmentionnées.

Suivront bon nombre d'observations générales relatives aux demandes des deux compagnies de chemin de fer. A notre avis, les mémoires des deux compagnies ne fournissent pas suffisamment de données sur les voyageurs pour faire l'objet d'une analyse adéquate. Par exemple, le CP fournit des renseignements favorables au sujet de la ville de Owen Sound seulement et les tableaux du CN sont incomplets; on y trouve bien des inscriptions «données manquantes». Nous exigeons que ces données soient déposées lors de cette séance afin que l'on puisse faire une analyse statistique satisfaisante.

Les mémoires des deux compagnies traitent des frais d'exploitation en termes généraux seulement. Nous demandons que ces renseignements soient déposés de façon plus détaillée concernant les différents secteurs de dépenses.



Both railway applications emphasize that these trains should be discontinued on economic grounds with only passing reference to the social costs of their discontinuance. It is clear that a complete benefit/cost analysis should be conducted before these applications are entertained. For example, better public transportation is shown to result in less expressway congestion, less air pollution, better service to disadvantaged citizens (aged and young who do not drive), less intrusion of automobiles into urban areas, etc. These types of considerations are very important for the '70's and do not appear in either application. We request the railways to present their policies on these areas of concern.

We suggest that the Board is remiss in grouping all these applications into one file when we are dealing with substantially different types of service. For example, the commuter service between Guelph and Toronto involves entirely different policies and considerations to that provided by the Bruce services. We suggest that each service be considered on its own merit and not be lumped together as shown in the Notice of Public Hearing.

We also request that the Government of Ontario take an active part in these hearings through GO Transit and the Department of Transport. It is clear that these services and particularly the service between Guelph and Toronto are of vital concern to GO Transit who have been charged with the responsibility to provide "adequate commuter train services within the urban region as a result of a recent updating of the MTARTS reports. These policies should be tabled at this hearing so that it can be determined that the proposed cancellations are not in conflict with policies of GO Transit for the region. In the 1970's it is necessary to look at transportation in an integrated fashion and not in an ad hoc manner which was prevalent in the 1960's.

We will review each application in detail as follows:

## *II. C.P.R. Owen Sound to Toronto Service:*

Schedules A and B of the CPR application show the present service between Owen Sound and Toronto. This service "up today" and "down tomorrow" is so ludicrously inadequate that further comment is almost unnecessary except to point out that with this schedule in effect CPR ties up two expensive rail diesel cars in Owen Sound (from Friday evening (train 307) to Sunday evening (train 302). Is this good economic utilization of equipment and what portion of the total cost figure is involved in this mis-allocation of transportation resources? Why is this service not operated on a daily basis including Saturday to provide better utilization of expensive Dayliner equipment and better service to the public?

Schedule D presents alternative transportation services available in the region. This statement is not correct as CN has also requested cancellation of all its Bruce Peninsula services.

Schedule E briefly states the impact of train withdrawals on other travel modes. This statement is mis-

Les demandes des deux compagnies soulignent que le service devrait être discontinué pour des raisons économiques; pourtant, on fait à peine allusion aux coûts sociaux qui peuvent s'ensuivre. Il est clair qu'une analyse complète bénéfiques—frais devrait être faite avant l'étude des demandes. Par exemple, les résultats d'un bon transport en commun sont encourageants: moins d'embouteillage, diminution de la pollution de l'air, meilleur service offert aux citoyens désavantagés (personnes âgées et jeunes gens qui ne conduisent pas), moins d'automobiles dans les régions urbaines, etc. Ce sont des facteurs très importants qu'il faut envisager au cours des années 70; aucune demande n'en parle. Nous demandons aux compagnies de chemin de fer d'énoncer leurs lignes de conduite relatives à ces secteurs.

A notre avis, le conseil fait preuve d'insouciance en groupant toutes ces demandes dans un même dossier; il s'agit, en effet, de services très différents. Par exemple, le service offert aux travailleurs entre Guelph et Toronto met en cause des politiques tout à fait différentes de celle qui est offerte à la péninsule Bruce. Nous proposons que chaque service soit étudié d'après son propre mérite et ait son propre dossier contrairement à ce qu'indique l'avis de séances publiques.

Nous aimerions aussi que le gouvernement de l'Ontario prenne part à ces séances par l'intermédiaire du service de transport GO du ministère des Transports.

Il est clair que ces services et surtout le service entre Guelph et Toronto sont d'une importance primordiale au service de transport GO qui a été chargé de fournir «des services suffisants de trains navettes aux régions urbaines de l'Ontario». Le service de transport GO a établi de nouvelles politiques de transport pour cette région par suite d'une récente rénovation des rapports MTARTS. Ces politiques devraient être déposées au cours de la présente séance afin qu'on puisse déterminer si les annulations proposées ne sont pas contraires aux politiques du Service de transport GO pour la région. Dans les années 70, il est nécessaire d'examiner les services de transport en fonction de l'intégration et non pas de la situation particulière qui régnait dans les années 60.

Nous allons examiner en détail chaque demande comme suit:

## *II. Service du CP d'Owen Sound à Toronto:*

Les horaires A et B de la demande du CP indiquent le service actuel entre Toronto et Owen Sound. Ce service «d'aller-retour en deux jours» est tellement inadéquat qu'il est presque inutile de faire d'autres commentaires, sauf de souligner qu'avec cet horaire en vigueur, le CP immobilise deux wagons diesel dispendieux à Owen Sound du vendredi soir (train 307) au dimanche soir (train 302). S'agit-il à un bon usage économique de l'outillage et quelle proportion du chiffre global des frais d'exploitation comprend-on dans cette mauvaise affectation des ressources de transport? Pourquoi ce service n'est-il pas exploité quotidiennement, y compris le samedi pour obtenir une meilleure utilisation des autorails dispendieux et un meilleur service pour le public?

L'horaire D présente des services de transport de remplacement disponibles dans la région. Cette déclaration n'est pas exacte, car le CN a demandé l'annulation de tous ses services dans la péninsule Bruce.

L'horaire E, en bref, établit l'influence du retrait des trains sur les autres modes de transport. Cette déclara-

leading as noted above in commenting on Schedule D. Furthermore, the Gray Coach Lines on numerous occasions has not yet been able to accommodate present traffic volumes adequately. We know of people who have waited for several hours on busy weekends at the Gray Coach Bay Street Terminal for bus service to Barrie, Collingwood and Owen Sound. Also, the bus schedules are not directly comparable to the rail schedules from a service point of view as the buses must operate on already congested highways in the region and therefore take substantially more time to travel from Toronto than CP Rail.

Schedule F as presented is not necessarily correct as regional growth trends are not as simple to predict as CP Rail signifies. For example, in the early 1970's Toronto's second International Airport may be located in the Shelburne-Orangeville region with an obvious impact on the passenger transportation needs of the area. Furthermore, the Province of Ontario has recently passed legislation to help this area achieve better economic growth rates.

Schedule G should state "that the service be increased to at least one daily return operation. It is obvious that the present up today down tomorrow and no Saturday service situation is inadequate. This slovenly service has an obvious impact on the carryings of these trains. We agree that the present CPR trains do not carry many passengers. However, who would consider using a service that operates only one way each day? This is indicated very clearly in the CPR document entitled "Statement of Monthly Average Number of Revenue Passengers Handled Per Trip During 1964 and 1965—Trains 302, 306 and 307 Between Toronto and Owen Sound". As this table amply shows, as soon as CPR reduced their service from a train in each direction daily to one train in one direction daily, the number of passengers obviously fell more than 50%. These trends are shown by a similar table for 1966 through 1968. It is therefore abundantly clear that CPR purposely discouraged passenger travel on this route.

The CPR cost figures are not adequately broken down. We request that these cost figures be broken down by each service (ie. trains 302, 306 and 307) and by more explicit categories (ie. labour, equipment maintenance, % of cost allocation to track maintenance, etc.).

The CPR passenger carryings are also not adequately broken down and explained. We request the train handlings for each station and for each train and not just the figures for Owen Sound. The CPR does not explain the reduction in its passenger carryings. It is important to note that the CPR fares are the highest for all carriers in the area shown below:

tion est trompeuse comme on l'a noté à l'égard de l'horaire D. De plus, la *Gray Coach Lines*, à plusieurs occasions, n'a pas pu suffire aux volumes actuels de trafic. Nous connaissons des personnes qui ont attendu plusieurs heures durant les fins de semaine occupées au terminus de la *Gray Coach Lines* pour des services d'autobus vers Barrie, Collingwood et Owen Sound. De plus, les horaires d'autobus ne se comparent pas directement avec les horaires des trains, surtout au point de vue service, vu que les autobus doivent voyager sur les routes déjà encombrées de la région et, par conséquent, ils prennent beaucoup plus de temps à couvrir le trajet vers Toronto que les trains du CP.

L'horaire F, tel que présenté, n'est pas nécessairement exact quant aux tendances d'accroissement parce qu'elles ne sont pas si simples que celles que prévoit le CP. Par exemple, au début des années 70, le deuxième aéroport international de Toronto pourrait être situé dans la région Shelburne-Orangeville, ce qui influencerait grandement sur les besoins de service-voyageurs de la région. De plus, la province d'Ontario a récemment adopté des lois visant à aider à l'expansion économique de cette région.

L'horaire G devrait stipuler «qu'il faudrait accroître le service à au moins un service aller-retour quotidien.» Il est évident que le service actuel d'aller-retour en deux jours est insuffisant. Ce service négligé influence grandement les chargements de ces trains. Nous sommes d'accord que les trains actuels du CP ne transportent pas beaucoup de voyageurs. Cependant, qui envisagerait de se servir d'un service qui va et vient à tous les deux jours? Ceci est bien indiqué dans le document du CP intitulé «*Statement of Monthly Average Number of Revenue Passengers Handled Per Trip During 1964 and 1965—Trains 302, 306 and 307—entre Toronto et Owen Sound*». Comme ce tableau le démontre clairement, dès que le CP a réduit son service d'aller-retour quotidien au service aller-retour en deux jours, le nombre des voyageurs a évidemment diminué, de plus de 50 p. 100. Ces tendances se manifestent dans un tableau du même genre pour 1966 à 1968. Il est donc fort clair que le CP a découragé à dessein le trafic-voyageurs sur cette route.

Les chiffres relatifs aux frais d'exploitation du CP ne sont pas répartis en justes proportions. Nous demandons que ces chiffres soient répartis par service (c'est-à-dire les trains 302, 306, et 307) et par catégories plus explicites (notamment main-d'œuvre, entretien d'outillage, pourcentage de l'affectation des coûts à l'entretien des rails, etc.).

Le service-voyageurs du CP n'est aussi pas suffisamment réparti et expliqué. Nous demandons les chiffres relatifs aux déplacements des trains à chaque station et ce pour chaque train et non pas juste les chiffres pour Owen Sound. Le CP n'explique pas la réduction du nombre de voyageurs transportés. Il faut noter que les prix du CP sont les plus élevés de tous les transports dans la région comme l'indique ce tableau ci-dessous:

Carrier	Fares	
	Single	Return
Gray Coach .....	\$4.95	\$9.50
C.N.—Red .....	4.00	8.00
—Blue .....	4.90	9.80
C.P.R. ....	4.95	9.90

Transporteur	Prix du voyage	
	Simple	Aller-retour
Gray Coach	\$4.95	\$9.50
C.N.—Rouge	4.00	9.80
—Bleu	4.90	9.80
C.P.	4.95	9.90



As mentioned above, the sporadic nature of the CPR service obviously mitigates against its public acceptance. Therefore, it is clearly a case of the CPR endeavouring to discourage passenger patronage in this region.

#### *I Canadian National Bruce Peninsula Services*

The Canadian National submission is much more comprehensive, however, there are several areas which need clarification before this hearing.

On page 3 of CN's "Report on Passenger Trains Operations", it is stated that an extensive study was undertaken to assess the passenger market of the area and to consider the alternatives for improvement. This document should be tabled at this hearing for evaluation.

On page 4 of the same document, CN states that on December 31st, 1965, they applied for permission to discontinue the Railiners between Owen Sound and Harrison, Stratford and Listowel, and between Stratford and Goderich. We request that CN advise the hearing why these were the only trains singled out for discontinuance in 1965. Assume that only these trains mentioned in the 1965 application were cancelled, what net financial improvement would result to the CN? In this regard we request CN table cost and revenue figures for each train's operation so that each service can be evaluated in its own right. The total cost-revenue figures as presented in statements A-2 and A-3 are not *service specific*. We expect cost and revenue figures to be tabled by service—

For example — Palmerston—Southampton services  
Palmerston—Owen Sound services  
Palmerston—Kincardine services etc.

This is necessary to intelligently identify where the losing services are operated and to what extent they are not profitable.

Statement No. 5 of CN's application identifies the CPR Owen Sound to Toronto service as a viable alternative. As pointed out earlier this is currently true, but at best can be described as sporadic and is also a candidate for cancellation.

The same comments as stated earlier apply here regarding the economic growth potential of the area and the ability of the bus operators to absorb adequately the users of CN's services.

On page 7 of the same document CN has a section entitled "feasibility of continued operation". In our opinion, CN has understated the range of alternatives for continued regional rail services. We therefore propose one viable alternative: The continuation of CP service on a *daily basis* and revision of the Toronto-Goderich service to depart Goderich for Toronto in the morning and to depart Toronto for Goderich in the evening. Other alterations to CN's remaining services to reduce duplication should be considered at this hearing.

The commuter service between Guelph and Toronto should not even be considered for cancellation. In fact the frequency of service should be increased and operated by GO Transit.

In conclusion, we consider the CN and CP applications to be insufficiently comprehensive in scope and content and therefore request the Commission to table the information we have identified.

We have proposed one viable alternative for continuation of rail service to the Bruce Peninsula and in the

Comme on l'a mentionné plus haut, la nature sporadique du service du CP milite évidemment contre son acceptation par le public. Il est donc évident que le CP essaie de décourager les voyageurs dans cette région.

#### *I. Le service-voyageurs du Canadien National dans la péninsule Bruce.*

La présentation du Canadien National est beaucoup plus détaillée. Toutefois, plusieurs domaines nécessitent des explications au cours de la présente séance.

A la page 3 du «Rapport sur le service-voyageurs» du CN, on dit qu'une étude approfondie a été entreprise pour évaluer le trafic-voyageurs de la région et considérer les possibilités d'amélioration. Ce document devrait être déposé au cours de la présente séance aux fins d'étude.

A la page 4 du même document, le CN déclare qu'au 31 décembre 1965, il a demandé la permission de discontinuer les autorails d'Owen Sound à Harrington, Stratford et Listowel, et de Stratford à Goderich. Nous demandons que le CN fasse part des raisons pour lesquelles on a choisi de discontinuer seulement ces trains en 1965. Supposons que seuls ces trois trains mentionnés dans la demande de 1965 étaient annulés, quelle amélioration financière en résulterait pour le CN? A cet égard, nous demandons que le CN dépose les chiffres des frais et bénéfices concernant l'exploitation de chaque train de sorte que chaque service puisse être évalué à sa propre valeur. Les chiffres globaux frais-bénéfices donnés dans les tableaux A-2 et A-3 ne sont pas des *précisions du service*. Nous nous attendons à ce que des chiffres sur les frais et bénéfices de chaque service soient déposés—

Par exemple—Palmerston—Southampton,  
Palmerston—Owen Sound,  
Palmerston—Kincardine,  
etc.

Ces chiffres sont nécessaires afin d'identifier intelligemment les services exploités à perte et de voir jusqu'à quel point ils ne sont pas rentables.

La déclaration n° 5 de la demande du CN identifie le service Owen Sound-Toronto CP comme une solution rentable. Comme on l'a mentionné plus haut, c'est présentement vrai, mais, en mettant la situation au mieux, on peut décrire ce service comme sporadique et sujet à être annulé.

Les mêmes observations qu'auparavant s'appliquent ici au sujet des possibilités de croissance économique de la région et de la capacité des exploitants d'autobus d'absorber convenablement les clients des services du CN.

A la page 7 du même document du CN on trouve une section intitulée «possibilité d'une exploitation continue». A notre avis, le CN a amoindri la gamme des possibilités d'un service ferroviaire régional continu. Nous proposons donc une solution rentable: la continuation du service CP sur une *base quotidienne* et la révision du service Toronto-Goderich pour que le départ de Goderich pour Toronto soit fait le matin et celui de Toronto pour Goderich, le soir. Il faudrait envisager au cours de la présente séance des changements aux autres services du CN afin de réduire le dédoublement.

On ne devrait même pas envisager d'annuler le service navette entre Guelph et Toronto. De fait, il faudrait en augmenter la fréquence et en donner l'exploitation au service de transport GO. Pour conclure, nous estimons que les demandes du CN et du CP ne sont pas assez

Toronto-Guelph computer corridor. It is clear that the Ontario Government through GO Transit is involved in this application. GO Transit will have other transportation alternatives to present to this hearing particularly in relation to the Guelph-Toronto corridor as a result of recent reviews which update the M.T.A.R.T.S. studies.

It is becoming clear that transportation is a major tool of regional economic growth. Both the Federal and Provincial Governments have elaborate economic expansion programs and are therefore committed to the provision of better public transportation systems. The Ontario Government, in particular, must begin to implement its "total transportation" policies and de-emphasize its costly highway orientated programs.

Yours truly,

Peter F. Oehm,  
Chairman,  
GO NORTH Committee.

cc. Prime Minister J. P. Robarts  
Minister of Transport Haskett  
Mr. Percy Noble, MP Grey Simcoe  
Dr. P. B. Rynard, MP Simcoe North  
Mr. E. Sargeant, MPP Grey Simcoe  
Mr. Robert Nixon, Ontario Liberal Leader  
Mr. Eric Winkler, MPP Grey South  
Mayor R. E. Rutherford, Owen Sound.

P.S. It is important to record that almost without exception, the patronage of CN's trains is increasing each year (see C.N. statement A-1, pages 1-20 inclusive). This indicates from a patronage point of view, CN is not justified in cancelling these passenger trains.

#### PUBLIC TRANSPORTATION IMPROVEMENTS— WESTERN ONTARIO

##### Introduction

In October, 1970, the CTC permitted CN and CP Rail to rationalize their passenger services here by complete elimination. At that time, the CTC assumed that the bus lines in the area could adequately accommodate all public transportation needs. After almost two years, it has been shown that the present bus network is not at all sufficient. There have been at least 25 formal briefs and hundreds of letters to Ottawa complaining about these insufficiencies. Hence, the Transportation Committee is conducting this series of hearings in an effort to hear the people's ideas and, hopefully to devise a system whereby public transportation can be improved in western Ontario.

There are a number of regional problems which prevent the success of the present bus services and the former rail services to Goderich, Kincardine, Southampton and Owen Sound. However we feel that these prob-

détaillées quant à leur fond et leur portée et par conséquent, nous demandons à la Commission de déposer les renseignements que nous avons identifiés.

Nous avons proposé une solution rentable pour la continuation du service ferroviaire vers la péninsule Bruce et dans le service navette Toronto-Guelph. Il est évident que le gouvernement ontarien par l'entremise du Service de transport GO est intéressé à cette demande.

Le Service de transport GO présentera d'autres possibilités de service de transport au cours de la présente séance surtout concernant la ligue principale Guelph-Toronto par suite des récentes révisions apportées aux études M.T.A.R.T.S.

Il devient évident que les moyens de transport sont un instrument important du développement économique régional. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont lancé tous deux des programmes importants d'expansion économique et se sont donc engagés à fournir de meilleurs réseaux de transport public. Le gouvernement de l'Ontario, en particulier, doit commencer la mise en œuvre de ses politiques de «transport global» et désaccruter ses programmes coûteux axés sur les grandes routes.

Veuillez agréer—monsieur—l'expression de mes sentiments distingués.

Peter F. Oehm,  
Président,  
Comité GO NORTH.

cc. Le premier ministre J. P. Robarts  
Le ministre des Transports Haskett  
M. Percy Noble, député de Grey Simcoe  
M. P. B. Rynard, député de Simcoe North  
M. E. Sargeant, député provincial de Grey Simcoe  
M. Robert Nixon, chef du parti libéral de l'Ontario  
M. Eric Winkler, député provincial de Grey North  
M. le maire R. E. Rutherford, Owen Sound.

P.S. Il importe de noter que presque sans aucune exception, la clientèle des trains du CN augmente chaque année (Voir la déclaration du CN A-1, pages 1 à 20 inclusivement). Tout indique que, du point de vue du client, le CN n'a aucune raison de discontinuer le service-voyageurs.

#### AMÉLIORATIONS DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC DANS L'OUEST DE L'ONTARIO

##### Introduction

En octobre 1970, la Commission canadienne des transports a permis au CN et au CP de rationaliser leur service-voyageurs dans cette région en les éliminant entièrement. A cette époque, la CCT a supposé que les services d'autobus de la région pourraient répondre convenablement à tous les besoins de transport public. Après presque deux ans, la preuve est faite que le réseau d'autobus actuel n'est pas du tout suffisant. Au moins 25 mémoires officiels et des centaines de lettres contenant des plaintes au sujet de l'insuffisance de ces services ont été reçues à Ottawa. Par conséquent, le Comité des transports tient cette série de séances dans le but de recueillir les opinions des gens et, nous l'espérons, de mettre sur pied un système qui pourra améliorer les services de transport public dans l'ouest de l'Ontario.

Il existe un certain nombre de problèmes régionaux qui nuisent au succès de services d'autobus actuels et



lems can be at least partly overcome by managing the regional transport carriers in a coordinated, systematic manner. We, therefore, believe that a trunk rail service can be offered provided it is complemented with a system of feeder buses. What are some of these regional problems mentioned above?

### *Regional Problems*

1. The settlement pattern can be characterized as evenly dispersed with a few identifiable sub-regional nodes and regional transportation corridors. Owen Sound is the only sub-regional centre which has several transportation corridors radiating out from it (e.g. Hwy. 26 to Collingwood and Barrie Highway 10 via Orangeville. The dispersed pattern prevents the provision of a sufficient level of public transportation.

2. For major regional services, western Ontario focusses on three regional centres, namely Toronto, Kitchener-Waterloo-Guelph and London. This phenomenon makes it difficult to provide an adequate level of service to any of the three centres.

3. There is too large a rail network in the region given the present dispersed settlement pattern. Prior to October, 1970, the railways endeavoured to provide a minimum level of service on each of these lines which was not a cost/effective proposition.

4. The travel pattern in the region is characterized by low volumes and many trip purpose, both of which are difficult to serve by public transportation. On week-ends the majority of the travel is for recreational purposes, northbound on Friday evenings and southbound on Sunday evenings. Week-end volumes were so heavy on week-end trains a chronic "standee" situation existed. During the week, travel is light for business professional service and shopping purposes and is further disaggregated by being destined to three major areas (Toronto, Kitchener-Guelph and London). Commuter travel is virtually nonexistent due to the schedules of the buses and trains.

5. The costing and funding philosophy toward transportation is not conducive to the provision of an adequate level of service. It is generally deemed necessary by the carriers and most levels of government that transportation should be a self-sufficient entity. Why then do these agencies not expect hydro, water and sewage treatment systems to be break-even situations? It is not equitable to apply utility theory to hydro, water and sewage services and not transportation services.

6. Public transportation facilities in the area come under different planning and regulatory jurisdictions which result in a fragmentation of service. For example, bus services are regulated by the Province, whereas the Federal Government regulates the rail mode.

7. Transportation is not looked at systematically as part of the regional development process. Each mode must be used in an optimum application where in total each mode complements the other. Transportation services are an important component of a total incentive package for regional development.

8. The bus service to the area is characterized by a slow schedule, several equipment changes enroute to London or Toronto and only a fair dependability during the winter months. By contrast the railways provided faster trains, a through service to Toronto and were gen-

aux anciens services de chemin de fer vers Goderich, Kincardine, Southampton et Owen Sound. Toutefois, nous croyons pouvoir surmonter, du moins en partie, ces problèmes par une gestion coordonnée et systématique des transportateurs régionaux. Nous croyons donc qu'un service ferroviaire interurbain peut être offert pourvu qu'il soit desservi par un réseau d'autobus. Quels sont certains des problèmes régionaux susmentionnés?

### *Problèmes régionaux*

1. La population est répartie de façon égale et à l'intérieur de la région, il existe peu de centres importants et de lignes principales de transport régional. Owen Sound est le seul centre à l'intérieur de la région qui comporte plusieurs lignes de transport vers l'extérieur (c.-à-d. la route 26 vers Collingwood et la route 10 vers Barrie en passant par Orangeville. Cette dispersion empêche d'assurer convenablement le transport en commun.

2. Pour ce qui est des principaux services régionaux, il existe en Ontario trois centres régionaux, notamment Toronto, Kitchener-Waterloo-Guelph et London. A cause de cette répartition, il est difficile de bien desservir l'un ou l'autre des trois centres.

3. Le réseau ferroviaire de la région est trop grand pour la dispersion actuelle des localités. Avant octobre 1970, les chemins de fer essayaient d'assurer un service minimum sur chaque ligne. Cette mesure était peu rentable.

4. Dans cette région, il y a peu d'usagers dont les destinations sont nombreuses. Il est donc difficile de desservir la région au moyen des transports publics. En fin de semaine, on voyage surtout par agrément, vers le nord le vendredi soir et vers le sud le dimanche soir. Les passagers sont si nombreux dans les trains de fin de semaine que nombre d'entre eux doivent rester debout. En semaine, les passagers sont peu nombreux. Ils voyagent pour affaires ou pour magasiner. Le service est fragmenté encore davantage parce que les trains se dirigent vers trois centres majeurs (Toronto, Kitchener-Guelph et London). Il n'y a presque pas d'abonnés à cause des horaires d'autobus et de train.

5. L'établissement du coût de revient et la politique de financement du transport ne facilitent pas la tâche d'assurer un service suffisant. En général, les transporteurs et la plupart des niveaux du gouvernement estiment que les transports devaient se suffire à eux-mêmes. Pourquoi n'exige-t-on pas la même chose des services des eaux, de l'hydro et des égouts? Il est injuste d'appliquer cette théorie aux uns sans l'appliquer à l'autre.

6. Dans cette région, le service est fragmenté parce que les installations de transport public relèvent d'une planification et d'une réglementation différentes. Par exemple, le service d'autobus est réglementé par la province et les chemins de fer par le gouvernement fédéral.

7. On ne considère pas les transports comme une partie intégrale du processus d'expansion régionale. On doit tirer le meilleur parti possible de chaque mode tandis que, globalement chacun d'entre eux complète l'autre. Les services des transports sont un élément majeur de l'encouragement à l'expansion régionale.

8. Dans cette région, le service d'autobus comporte plusieurs lacunes: l'horaire est lent, il faut changer plusieurs fois d'autobus pour se rendre à London ou à

erally dependable even during the winter months. However, on many week-ends, the trains were characterized by standing-room only with passengers even occupying the baggage spaces.

### The Proposal

Up to October, 1970 CP Rail ran a Dayliner service between Owen Sound-Orangeville-Toronto and the CN ran daily Railiner services on four routes:

Owen Sound-Palmerston-Toronto  
Southampton-Palmerston-Toronto  
Kincardine-Palmerston-Toronto  
Goderich-Stratford-Toronto

It is recognized by most that this extensive service was in excess of the current regional demands.

We recommend the establishment of *one* rail route to serve the area rather than dissipating a limited resource on the above *five* routes. The "best" route appears to connect Owen Sound—Hanover—Palmerston—Fergus—Guelph. (see Figure 1) At Guelph through services or connections may be made for Toronto, Kitchener—Waterloo, Stratford and London.

To complement this rail service feeder buses should be operated to connect with it at a number of points. Examples include:

—Meaford to Owen Sound, Douglas Point, Port Elgin, Southampton to Owen Sound  
Kincardine, Walkerton to Hanover  
—Wingham, Listowel to Palmerston  
—Goderich, Clinton, Seaforth, Mitchell to Stratford.

By establishing a combined bus and train system, each mode will be operating in the market for which it is best suited.

The National Transportation Policy states that.

"an economic, efficient and *adequate* transportation system making the *best* use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well being and growth of Canada,..."

As before October, 1970, the rail equipment best suited would be railiners, except on weekends when conventional equipment might be needed. Generally, mini-buses similar to those used by GO Transit at Pickering in the feeder function, would be adequate and reasonably inexpensive to operate.

It is important to plan the bus schedules so that they perform a number of functions in the region during an average day. For example, the bus from Port Elgin could operate in the morning as a feeder bus to the Owen Sound train as well as pick up workers and students in Port Elgin and intermediate points who are also destined to Owen Sound. Similar, multi-purpose services could be provided to Hanover, Palmerston and Stratford.

Is there a precedent for this type of local, multi-purpose bus schedule? the Midland/Penetang Coach Lines has applied to the Ontario Transport Board to establish local services between Collingwood, Stayner, Creemore, Angus and Barrie. Connections with through buses are proposed at Collingwood and Barrie.

Toronto et on ne peut pas assez compter sur le service pendant les mois d'hiver. Par contre, les trains étaient plus rapides, assuraient un direct jusqu'à Toronto et, en général, on pouvait s'y fier, même pendant les mois d'hiver. Toutefois, il arrivait souvent qu'en fin de semaine les passagers doivent rester debout et même occuper l'espace réservé aux bagages.

### La proposition

Jusqu'en octobre 1970, le CP offrait un service de jour entre Owen Sound, Orangeville et Toronto et le CN, quatre auto-rails sur quatre trajets différents:

—Owen Sound—Palmerston—Toronto  
—Southampton—Palmerston—Toronto  
—Kincardine—Palmerston—Toronto  
—Goderich—Stratford—Toronto

Presque tous s'accordent à dire que ces services dépassent les besoins de la région à l'heure actuelle.

Nous recommandons l'établissement d'un trajet de chemin de fer pour assurer le service de la région, au lieu de disséminer nos ressources limitées sur les *cinq* trajets susmentionnés. Le «meilleur» trajet semble relier Owen Sound, Hanover, Palmerston, Fergus et Guelph. (Voir le tableau 1) A Guelph, on pourrait établir des services directs ou des correspondances pour Toronto, Kitchener-Waterloo, Stratford et London.

On pourrait compléter ce service par voie ferrée au moyen d'autobus qui feraient la correspondance à certains endroits. Par exemple:

—de Meaford à Owen Sound, Douglas Point, Port Elgin, Southampton à Owen Sound  
—de Kincardine et Walkerton à Hanover  
—de Wingham et Listowel à Palmerston  
—de Goderich, Clinton, Seaforth Mitchell à Stratford.

Grâce à un système combiné d'autobus et de trains, chaque moyen de transport pourra fonctionner sur le marché le plus approprié.

La politique nationale des transports dit...

Qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada.

Comme avant octobre 1970, les autorails conviendraient le mieux sauf en fin de semaine ou il faudrait peut-être utiliser l'équipement ordinaire. En général, il conviendrait d'utiliser à titre complémentaire des petits autobus semblables à ceux de la GO Transit à Pickering qui sont très économiques.

Les horaires doivent être conçus pour permettre aux autobus de servir à plusieurs fins dans la région au cours d'une journée normale. Par exemple, l'autobus de Port Elgin pourrait faire la correspondance avec le train d'Owen Sound et transporter les travailleurs et les étudiants de Port Elgin et des localités intermédiaires qui se rendent aussi à Owen Sound. On pourrait assurer des services polyvalents semblables à Hanover, Palmerston et Stratford.

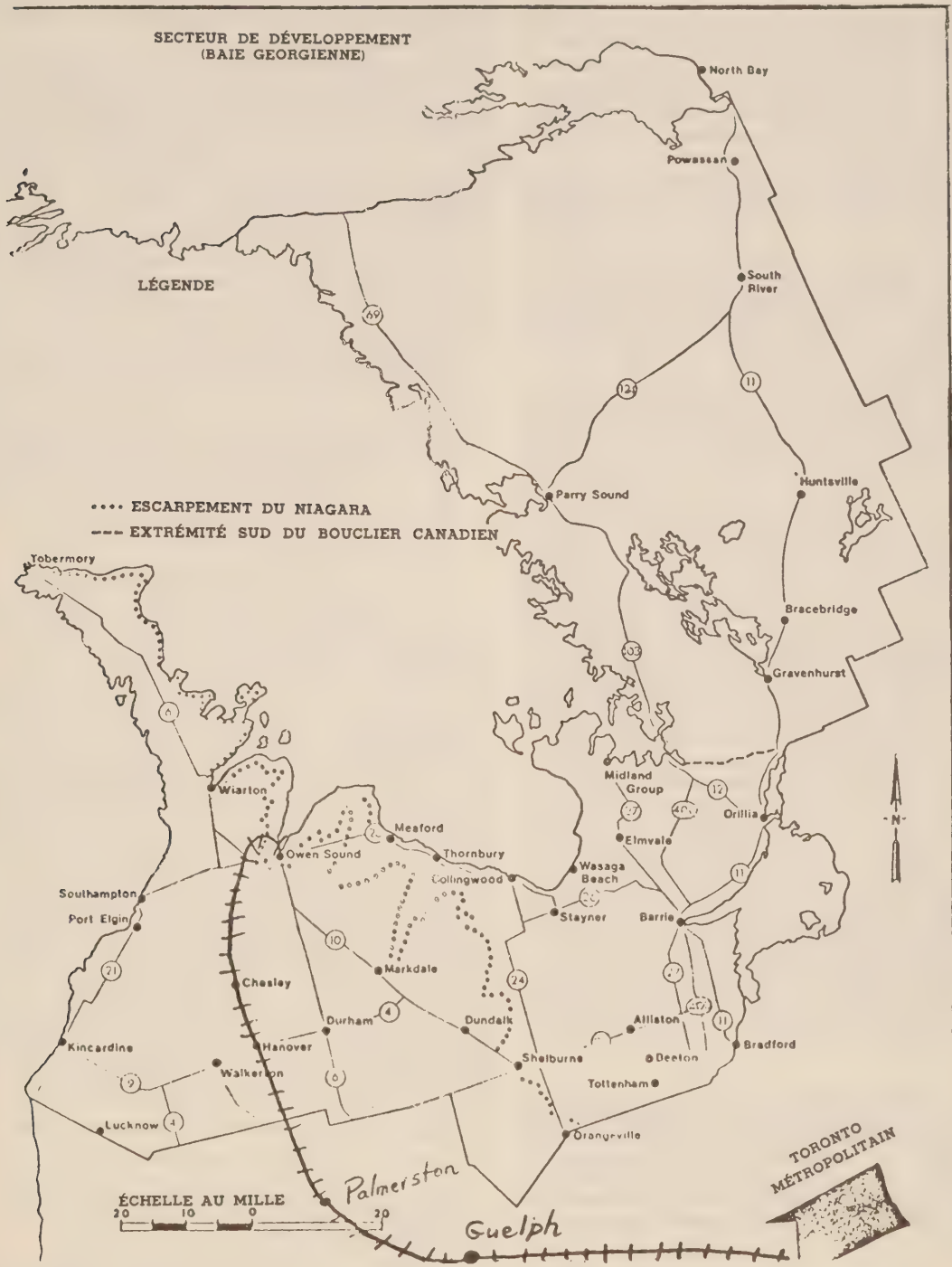
A-t-on déjà utilisé un tel horaire pour des autobus locaux polyvalents? Les Midland/Penetang Coach Lines



FIGURE 1



DESSIN 1





This proposal carries out the general intent of the *National Transport Act* as it relates to the "highest and best" uses of each mode. Section 15 of the *National Transport Act* sets out a number of mandatory duties of the CTC. The relevant sub-sections for the purposes of the present applications are (a), (b), (c) and (e). That is:

(a) inquire into and report to the Minister upon measures to assist in a sound economic development of the various modes of transport over which Parliament has jurisdiction;

(b) undertake studies and research in the economic aspects of all modes of transport within, into or from Canada;

(c) inquire into and report to the Minister on the relationship between the various modes of transport within, into and from Canada and upon measures *that should be adopted in order to achieve coordination in development, regulation and control of the various modes of transport*;

(e) inquire into and report to the Minister upon possible *financial measures required for direct assistance, to any mode of transport* and the method of administration of any measures that may be approved.

The language of the above section of the Act imposes a statutory duty on this Committee to examine the railway passenger transportation system and to determine the measures required to assist in a sound economic development of this mode, as well as to report on the measures that should be adopted in order to achieve coordination in development, regulation and control of this mode and its inter-relationships with other modes. Parliament was obviously concerned about the coordination among the various modes of transportation, including passenger transportation when it included among the Commissions' duties, research into the ways and means with which such coordination in development may be achieved. Parliament was also aware of the consequences of such research when it stated that the Commission had a mandatory duty to examine into the financial assistance that may be necessitated by measures adopted to coordinate the development of, among others, the rail passenger transport mode. In doing so, the Parliament of Canada was maintaining a consistent approach to its Transportation Policy in which it was stated that:

each mode of transport, so far as practicable, receives compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty.

The proposal suggests an improvement in both internal and external transportation linkages for the area which is an important element in any regional development program. "Regional development may be considered as an attempt by public and private agencies to minimize the undesirable effects of technological change and maximize the desirable effects of economic growth throughout a given area".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Hans Carol, "Development Regions in Southern Ontario Based on City-Centered Regions", Ontario Geography, No. 4, Department of Geography, University of Western Ontario, London, 1969.

ont demandé à la Commission des transports de l'Ontario d'établir des services locaux entre Collingwood, Stayner, Creemore, Angus et Barrie. On propose d'établir des correspondances avec l'autobus à Collingwood et à Barrie.

Cette proposition est conforme à l'objectif général de la Loi nationale sur les transports qui est de tirer le meilleur parti possible de chaque moyen de transport. L'article 15 de la Loi nationale sur les transports énumère les devoirs de la Commission canadienne des transports. Les paragraphes (a), (b), (c) et (e) se rattachent aux applications actuelles:

a) faire enquête et rapport au Ministre sur les mesures à prendre pour aider au développement économique sain des divers moyens de transport relevant de la compétence du Parlement;

b) entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada;

c) faire enquête et rapport au Ministre sur les relations entre les divers moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada et sur les mesures qui devraient être adoptées pour coordonner le développement, la réglementation et la direction des divers moyens de transport;

e) faire enquête et rapport au Ministre sur les mesures financières qui pourraient être nécessaires pour aider directement tout moyen de transport et sur la méthode d'administration de toutes mesures qui peuvent être approuvées;

Le libellé de l'article susmentionné de la loi pose au Comité le devoir statutaire d'étudier le système de transport des passagers par chemin de fer, de mettre au point les méthodes favorisant la rentabilité de ce moyen de transport et de faire rapport sur les mesures nécessaires à la coordination de son développement, de sa réglementation et de son contrôle avec ceux des autres moyens de transport. Le Parlement se préoccupait manifestement de la coordination entre les divers moyens de transport, y compris le transport des passagers, lorsque entre autres devoirs, il a attribué à la Commission, celui de rechercher les moyens propres à assurer la coordination sur le plan du développement. Le Parlement connaissait aussi les conséquences de ces recherches lorsqu'il a déclaré que la Commission avait le devoir de déterminer l'aide financière qu'appelleraient des mesures de coordination du développement, entre autres, du moyen de transport des passagers par chemin de fer. En agissant ainsi, le Parlement du Canada demeure fidèle à sa politique nationale des transports dans laquelle il est décrété que:

chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé.

On propose une amélioration des liaisons internes et externes de la région, un élément important de tout programme d'expansion régionale. On peut voir dans l'expansion régionale les efforts déployés par les organismes publics et privés en vue de réduire les effets

Certain goods and services are available at urban centres of all sizes, whereas increasingly specialized goods and services are available only in successively larger urban centres. The proposal, then, reinforces the regional development program by improving direct accessibility to major Southern Ontario centres (e.g. head office facilities in Toronto, university facilities in London) accessibility to regional goods and services (e.g. to Owen Sound from Meaford and Port Elgin and to Hanover from Walkerton and Durham).

The Ontario Regional Development Branch has identified city-centred regions in the area which improved transportation facilities will help reinforce or change.<sup>2</sup> Appendix A (Figure 11.69) illustrates the general communities of interest. Appendix B delimits the generalized journey to work regions for the Georgian Bay area. Appendix C (Figure 11.7), shows the spatial location of the furniture and fixture industries and the commuting distances of the workers at these plants. The proposed bus services would help serve these workers as well as provide links to the proposed train service at selected nodes (Owen Sound, Hanover). If the bus service was extended to noncommuting hours, it would be able to serve some of the regional service trip demands as portrayed in the example of Appendix D (Figure 11.44).

#### Recommendation

It is recommended that the coordinated bus and rail service as outlined earlier be implemented as a *Demonstration Project* under the aegis of the three levels of government:

- Federal Ministry of Transport (Transportation Development Agency)
- Provincial Ministry of Transportation and Communications
- Georgian Bay Regional Development Council.

The Regina Telebus (Feeder Bus) Demonstration Project<sup>3</sup> represents a parallel case where the three levels of government cooperated to determine the potential of feeder buses in several applications in an urban area. We suggest western Ontario provides a similar opportunity in a mixed rural/urban low density area.

The objectives of the Regina Telebus system relate to the demand side, that is to the user and to the community as a whole, and to the supply side, that is to the transit operator. The general objectives may be defined as follows:

<sup>2</sup> Richard S. Thoman and Maurice H. Yeates, *Delimitation of Development Regions in Canada* (with Special Attention to the Georgian Bay Vicinity) A Report Submitted to the Area Development Agency, Department of Industry, Ottawa, 1966.

<sup>3</sup> Regina Telebus Feasibility Study, by Kates, Peat, Marwick & Co., for City of Regina, Province of Saskatchewan and the Ministry of Transport (Transportation Development Agency), June, 1971.

nuisibles du changement technologique et d'augmenter les effets désirables du progrès économique dans une région donnée.<sup>1</sup>

Certaines marchandises et certains services sont disponibles dans tous les centres urbains tandis que certaines marchandises et certains services spécialisés ne sont disponibles que dans les centres urbains plus importants. La proposition appuie donc le programme d'expansion régionale en facilitant l'accès direct aux principaux centres du sud de l'Ontario (par exemple les sièges sociaux à Toronto, l'université à London) et l'accès aux marchandises et aux services régionaux (par exemple à Owen Sound Meaford et Port Elgin et à Hanover de Walkerton et Durham).

La direction de l'expansion régionale de l'Ontario a désigné les régions urbaines qui profiteront d'installations de transport améliorées.<sup>2</sup> L'annexe A (dessin 11.69) illustre les centres d'intérêt général. L'annexe B délimite le déplacement général vers les secteurs de travail dans la région de la baie Georgienne. L'annexe C (dessin 11.7) indique l'emplacement des fabriques de meubles et d'appareils et les distances que les travailleurs doivent franchir pour s'y rendre. Les services d'autobus proposés desserviront ces travailleurs et fourniront une correspondance avec le service proposé de trains à des endroits déterminés (Owen Sound, Hanover). Si le service d'autobus était maintenu en dehors des heures de pointe, il pourrait répondre à certains besoins régionaux qui sont exposés dans l'exemple donné à l'Annexe D (dessin 11.44).

#### Recommandation

On recommande que les services coordonnés d'autobus et de chemin de fer qui ont été exposés précédemment soient utilisés dans un projet de démonstration, sous les auspices de trois gouvernements:

- le ministre fédéral des Transports (Agence de développement des transports).
- ministre provincial des Transports et des communications.
- Conseil régional d'expansion de la baie Georgienne.

Le projet de démonstration Regina Telebus (autobus de correspondance), représente un cas semblable, où les trois gouvernements collaborent en vue de déterminer le potentiel des autobus de correspondance utilisés à plusieurs fins dans un secteur urbain. Nous estimons que l'ouest de l'Ontario fournit une occasion semblable dans une région rurale et urbaine de faible densité.

Le système Regina Telebus<sup>3</sup> vise à s'adapter à la demande, c'est-à-dire à l'utilisateur et à la collectivité en géné-

<sup>1</sup> Hans Carol, "Development Regions in Southern Ontario Based on City-Centred Regions", Ontario Geography, No. 4, département de géographie, Université Western, London 1969.

<sup>2</sup> Richard S. Thoman et Maurice H. Yeates, *Delimitation of Development Regions in Canada* (with Special Attention to the Georgian Bay Vicinity). Rapport présenté à l'Agence du développement régional, ministère de l'Industrie, Ottawa, 1966.

<sup>3</sup> Regina Telebus Feasibility Study, par Kates, Peat, Marwick & Co., pour la ville de Regina, province de Saskatchewan et le ministère des Transports (Agence de développement du transport, juin 1971.)



ral et à l'offre, c'est-à-dire l'exploitant d'un système de transport. Les objectifs généraux peuvent se définir de la façon suivante:

#### *A. Demand Side*

1. Provide a better level of transit service in low density areas.
2. Expand the transit service areas associated with trunk lines.
3. Provide higher quality feeder services from these areas to trunk lines and to major activity centres.
4. Therefore, achieve higher levels of transit usage.
5. Therefore, realize greater social and economic benefits to the community.

#### *B. Supply Side*

1. Achieve reduced operating costs per square mile served, in low density areas.
2. Achieve increased operating revenues per square mile served, in low density areas.
3. Achieve increased operating revenues on the entire transit system, in conjunction with improved feeder services, and overall increases of transit ridership.

#### *Objectives of this Feasibility Study*

As indicated above, the primary purpose of the initial demonstration project is to gain operating experience and to learn more about the economic feasibility associated with demand-responsive transit service. To achieve this goal, the following objective has been defined:

Design a Telebus demonstration project to generate sufficient operating hours at different volume levels to:

- (a) test the system capacity and operating procedures
- (b) determine representative operating costs and their allocation among system components.

A secondary objective, which relates to market research knowledge has been defined as follows:

The demonstration project should provide information on the impact of alternative levels of Telebus services on living and travel patterns, applicable in both Regina and other communities.<sup>4</sup>

Peter F. Oehm

#### *A. Demande*

1. Assurer un meilleur service de transport dans les régions à faible densité.
2. Agrandir les secteurs de transport associés aux lignes principales.
3. Assurer de meilleurs services de correspondance à partir de ces secteurs vers les lignes principales et vers les principaux centres d'activité.
4. Donc, susciter une utilisation plus grande du système de transport.
5. Donc, apporter de meilleurs avantages sociaux et économiques à la collectivité.

#### *B. Crédits*

1. Réduire les frais d'exploitation par mille carré desservi dans les régions peu peuplées.
2. Augmenter les revenus d'exploitation par mille carré desservi, dans les régions peu peuplées.
3. Augmenter les revenus d'exploitation dans tout le système de transport, de concert avec l'amélioration des services complémentaires et une augmentation globale dans le transport des voyageurs.

#### *Objectifs de cette étude de rentabilité*

Comme nous l'avons indiqué plus haut, ce projet initial avait pour objet d'acquérir une certaine expérience en matière d'exploitation et de mieux nous rendre compte de la rentabilité d'un service de transport qui s'adapte à la demande. A cette fin, voici l'objectif qui a été établi:

Concevoir un projet de transport par Telebus capable d'assurer des heures de transfert suffisantes à divers niveaux d'utilisation afin de:

- a) vérifier la puissance du système et les procédures d'exploitation
- b) établir des coûts d'exploitation représentatifs et leur affectation aux éléments du système.

Un autre objectif, afférent aux données sur la recherche du marché a été défini comme suit:

Le projet de démonstration doit renseigner sur les effets exercés par les autres niveaux d'exploitation des services de Telebus sur les habitudes de vie et de voyage propres à Regina et aux autres collectivités.<sup>4</sup>

Peter F. Oehm

<sup>4</sup> Ibid, p. 1-7.

<sup>4</sup> Ibid, p. 1-7.

POSSIBLE TRAIN SCHEDULE

TORONTO		GUELPH PALMERSTON	HANOVER	OWEN SOUND
Daily Ex. Sun.			Daily Ex. Sun. & Mon.	Sunday Only
18:20	Dp	Toronto Union	Ar. 11:10	21:00
18:35		West Toronto	10:55	20:45
18:41		Weston	10:49	20:39
18:59		Brampton	10:31	20:21
19:11		Georgetown	10:19	20:09
19:35	Ar	Guelph	Dp 9:55	19:45
19:35	Dp	Guelph	Ar 9:55	19:45
f19:58		Elora	f9:32	f19:22
20:02		Fergus	9:28	19:18
f20:17		Drayton	f9:13	f19:03
20:30	Ar	Palmerston	Dp 9:01	18:51
20:35	Dp	Palmerston	Ar 8:56	18:46
20:45		Harriston	8:46	18:36
f20:57		Ayton	f8:34	f18:24
21:11		Hanover	8:20	18:10
21:23		Chesley	8:08	17:58
f21:42		Allenford	f7:49	f17:39
22:00	Ar	Owen Sound	Dp 7:30	17:20

f Denotes stop on flag only.

PROJET D'HORAIRE DES TRAINS

TORONTO		GUELPH PALMERSTON	HANOVER	OWEN SOUND
Quotidien Ex. Dim.			Quotidien Ex. Dim. et lun.	Dimanche seulement
18:20	Dp	Toronto Union .	Ar. 11:10	21:00
18:35		West Toronto	10:55	20:45
18:41		Weston	10:49	20:39
18:59		Brampton	10:31	20:21
19:11		Georgetown	10:19	20:09
19:35	Ar	Guelph	Dp 9:55	19:45
19:35	Dp	Guelph	Ar 9:55	19:45
f19:58		Elora	f9:32	f19:22
20:02		Fergus	9:28	19:18
f20:17		Drayton	f9:13	f19:03
20:30	Ar	Palmerston	Dp 9:01	18:51
20:35	Dp	Palmerston	Ar 8:56	18:46
20:45		Harriston	8:46	18:36
f20:57		Ayton	f8:34	f18:24
21:11		Hanover	8:20	18:10
21:23		Chesley	8:08	17:58
f21:42		Allenford	f7:49	f17:39
22:00	Ar	Owen Sound	Dp 7:30	17:20

f Arrêt seulement par fanions-signaux.

POSSIBLE ALTERNATIVE TRAIN SERVICE

TORONTO		GUELPH PALMERSTON	WALKER- TON	SOUTH- AMPTON
Daily Ex. Sun.			Daily Ex. Sun. & Mon.	Sunday Only
18:20	Dp	Toronto Union	Ar 11:10	21:00
18:35		West Toronto	10:55	20:45
18:41		Weston	10:49	20:39
18:59		Brampton	10:31	20:21
19:11		Georgetown	10:19	20:09
19:35	Ar	Guelph	Dp 9:55	19:45
19:35	Dp	Guelph	Ar 9:55	19:45
f19:58		Elora	f9:32	f19:22
20:02		Fergus	9:28	19:18
f20:17		Drayton	f9:13	f19:03
20:30	Ar	Palmerston	Dp 9:01	18:51
20:35	Dp	Palmerston	Ar 8:56	18:46
20:45		Harriston	8:46	18:36
21:10		Walkerton	8:21	18:11
f21:28		Paisley	f8:03	f17:53
21:43		Port Elgin***	7:48	17:38
21:50	Ar	Southampton	Dp 7:40	17:30

f Denotes stop on flag only.

\*\*\* Port Elgin is station stop for Douglas Point Nuclear Station.

PROJET DE SERVICE-VOYAGEUR DE RECHANGE

TORONTO		GUELPH PALMERSTON	WALKER- TON	SOUTH- AMPTON
Quotidien Ex. Dim.			Quotidien Dim et lun	Dimanche seulement
18:20	Dp	Toronto Union	Ar 11:10	21:00
18:35		West Toronto	10:55	20:45
18:41		Weston	10:49	20:39
18:59		Brampton	10:31	20:21
19:11		Georgetown	10:19	20:09
19:35	Ar	Guelph	Dp 9:55	19:45
19:35	Dp	Guelph	Ar 9:55	19:45
f19:58		Elora	f9:32	f19:22
20:02		Fergus	9:28	19:18
f20:17		Drayton	f9:13	f19:03
20:30	Ar	Palmerston	Dp 9:01	18:51
20:35	Dp	Palmerston	Ar 8:56	18:46
20:45		Harriston	8:46	18:36
21:10		Walkerton	8:21	18:11
f21:28		Paisley	f8:03	f17:53
21:43		Port Elgin***	7:48	17:38
21:50	Ar	Southampton	Dp 7:40	17:30

f Arrêt seulement par fanions-signaux.

\*\*\* Port Elgin est la gare d'arrêt pour Douglas Point Nuclear Station.

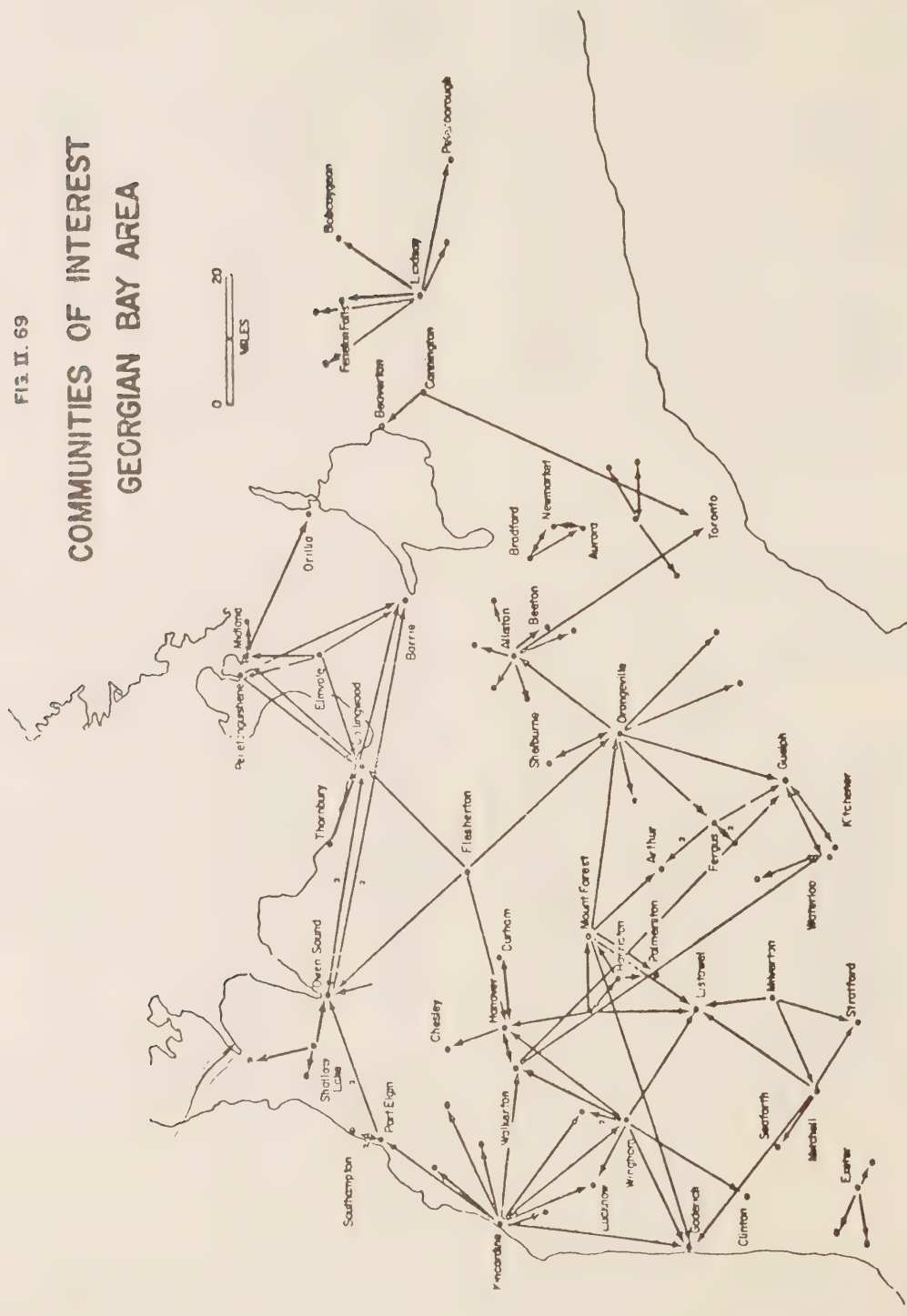


## APPENDIX A

FIG. II. 69

COMMUNITIES OF INTEREST

GEORGIAN BAY AREA







## APPENDIX B

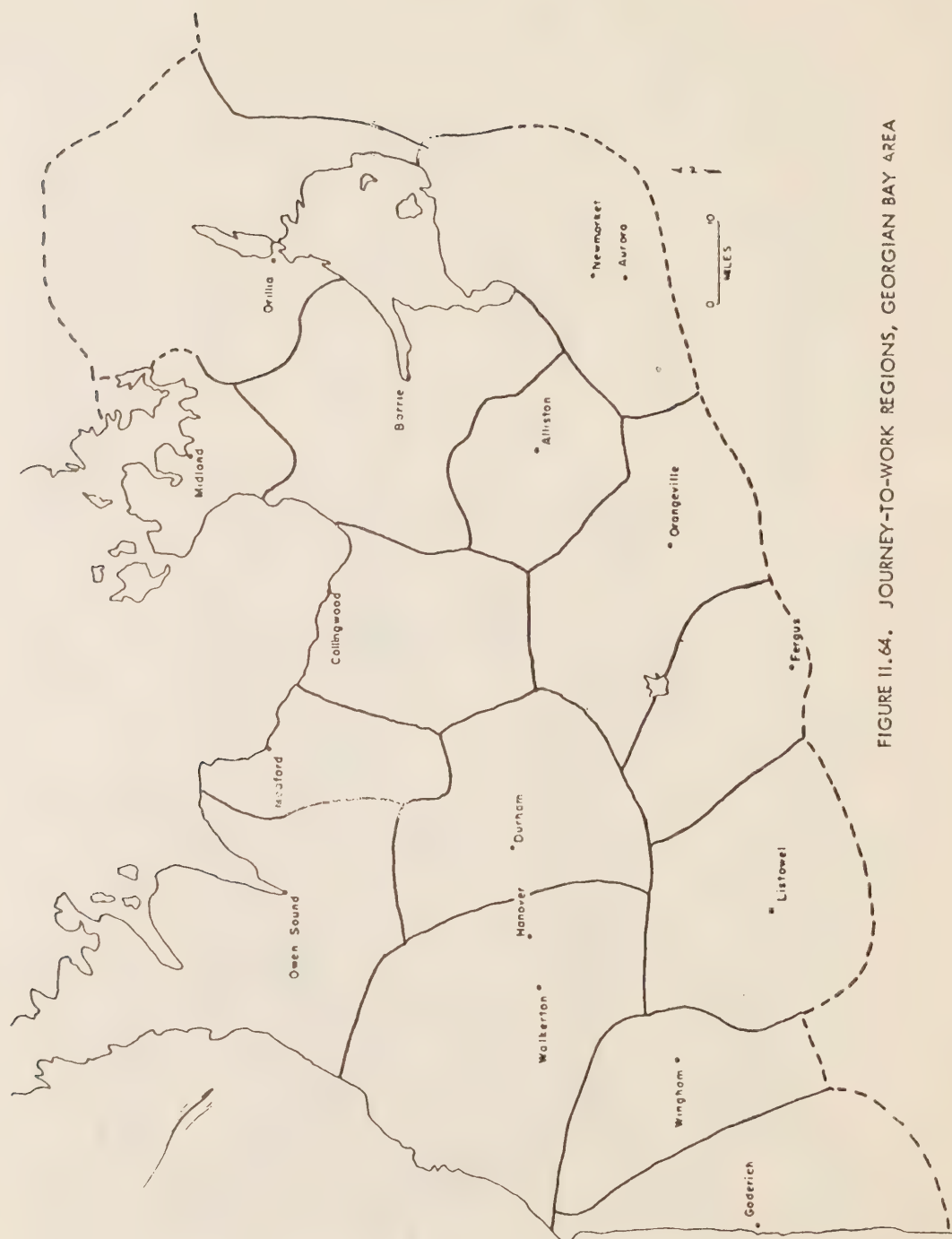


FIGURE II.64. JOURNEY-TO-WORK REGIONS, GEORGIAN BAY AREA

APPENDICE B

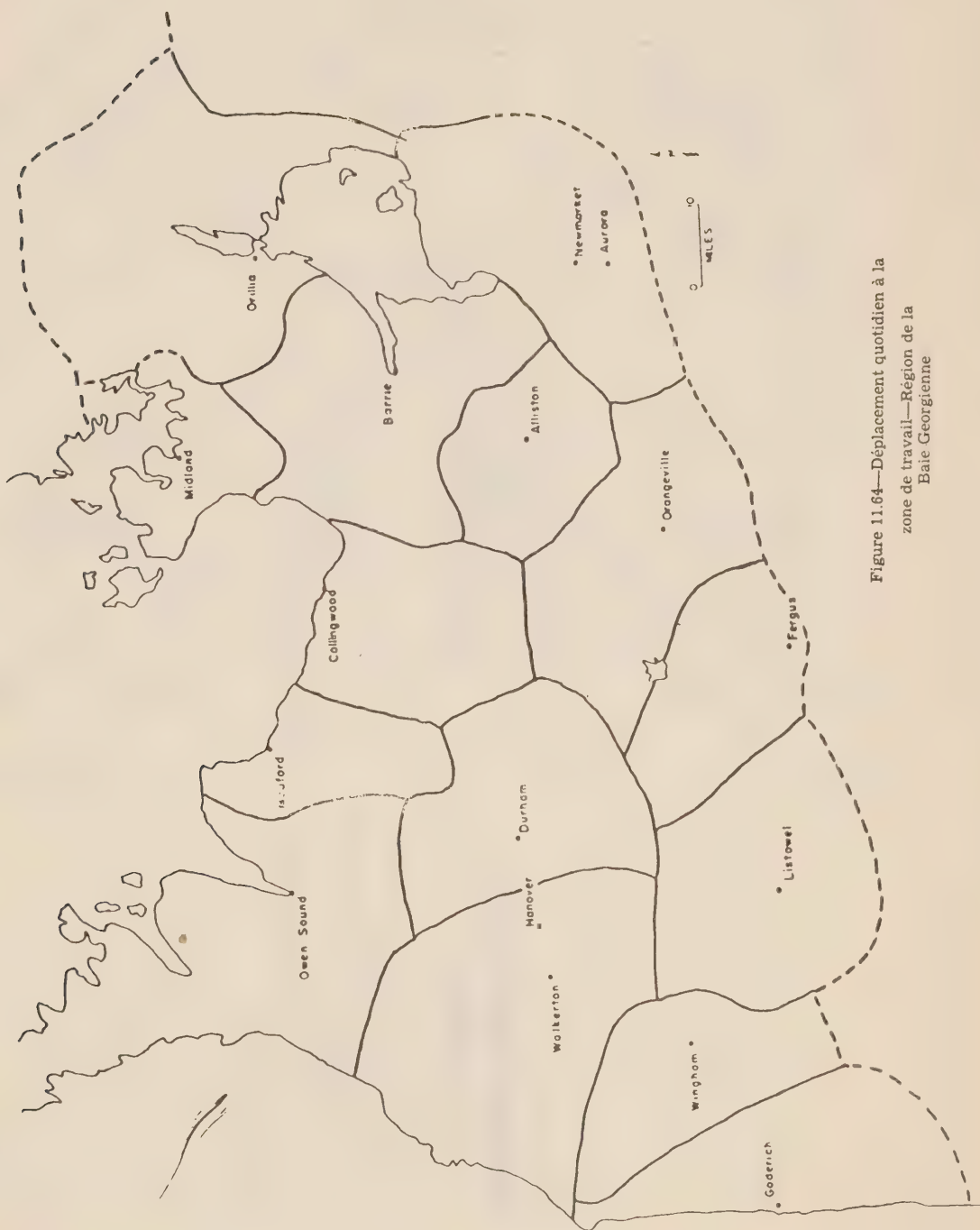
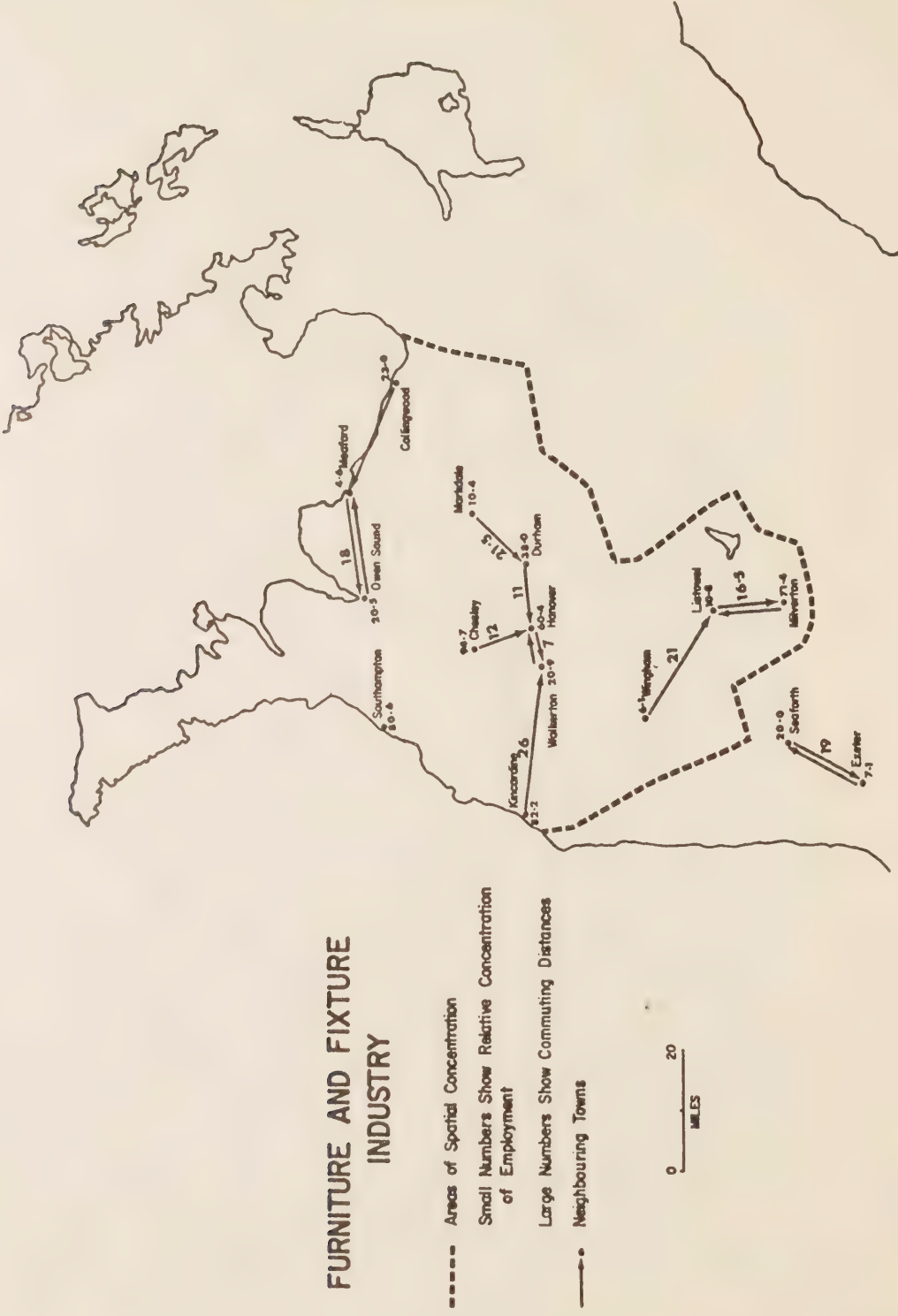


Figure 11.64—Déplacement quotidien à la zone de travail—Région de la Baie Georgienne



APPENDIX C



APPENDICE C



Industrie du meuble et des accessoires

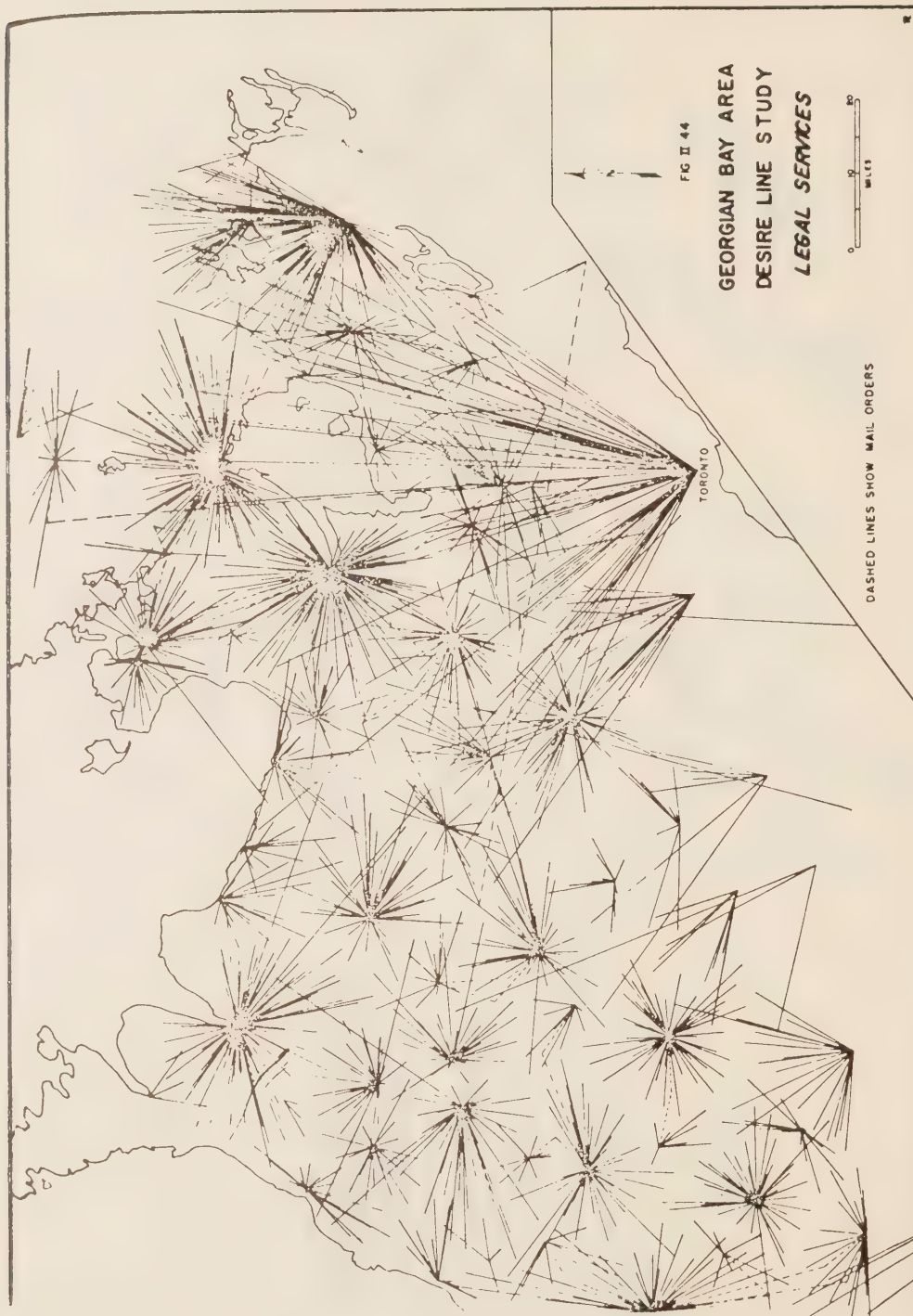
**Zones d'agglomération**  
Les petits chiffres indiquent une concentration relative d'emplois  
Les gros chiffres indiquent les distances de déplacement quotidien

**Villes voisines**

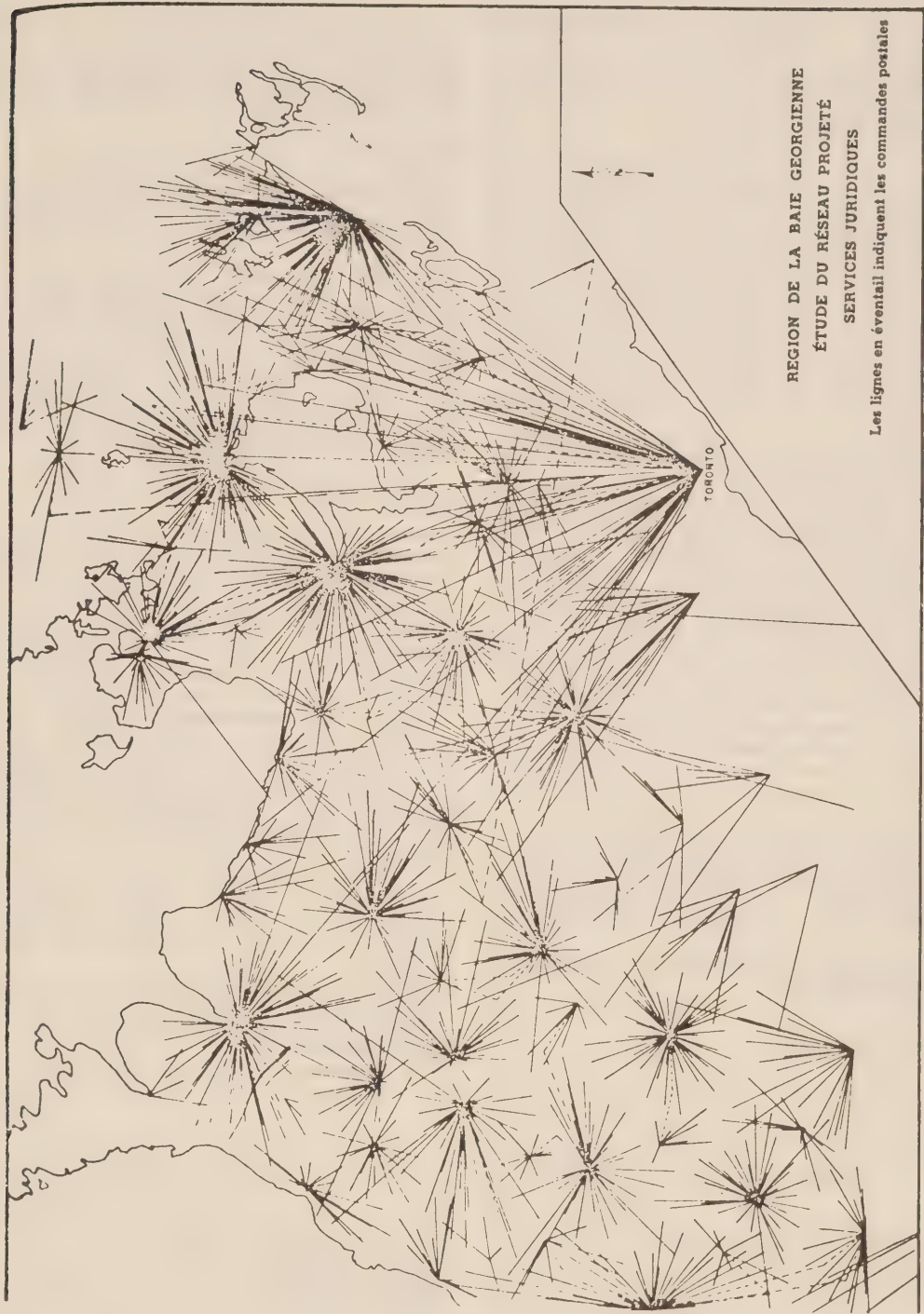




## APPENDIX D



APPENDICE D.





## APPENDIX TC-20

P.O. Box 546  
SOUTHAMPTON, ONTARIO

December 7th, 1971

THE CHAIRMAN  
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION  
OF  
THE HOUSE OF COMMONS

SIR,

I understand that your Committee hold hearings on the needs of the traveling Public during January 1972.

As an elderly retired professional engineer, I bought a small property in Southampton Ontario in 1969 believing that my wife and I could live there most of the year and be able to make necessary visits to Toronto etc. via the CNR train which, then, served that area of Western Ontario with a daily train to and from Toronto. That dream was shattered for us and for many others when the train was discontinued in November 1970.

As yet, no other form of Public Transportation has been supplied to replace the train.

In the Kincardine, Port Elgin, Southampton and Palmerston etc. area, there are many people who do not own private cars and many others who do not wish to use the roads for long journeys, specially under Winter conditions. These People pay taxes so surely deserve equal treatment from "The People's Railroad" as their fellow Canadians who have railroad facilities.

Much of the CNR track in the area has recently been upgraded and must be maintained in order to carry supplies to Douglas Point, consequently a Budd car or similar light train could travel these well kept tracks with a minimum of cost for maintenance to the Passenger Train Service. A Bus service is a poor substitute causing pollution and congestion on all ready heavily used roads.

If the CNR would re-establish the service, even if only 3 or 4 times weekly and make travel a little more attractive to the Public, it would help many Citizens, and at the same time, cut down road accidents and pollution.

May this submission, Sir, please receive your earnest and favourable consideration?

I remain, Sir,

A Western Ontario Resident,

Guy T. Bevan

Chesley, Ontario,

December 2, 1971

Standing Committee on Transportation,  
Parliament Bldgs.,  
Ottawa, Ontario.

Dear Sirs:

Some months ago we wrote to Mr. Jamieson, Minister of Transportation regarding the most urgent need of

## APPENDICE TC-20

Case Postale 546  
SOUTHAMPTON, ONTARIO

Le 7 décembre 1971.

LE PRÉSIDENT  
DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Monsieur,

J'ai entendu dire qu'au mois de janvier 1972, votre Comité tiendra des séances au cours desquelles on étudiera les besoins du public en matière de moyens de transport.

Je suis un ingénieur à la retraite. J'ai acheté en 1969 une petite propriété à Southampton, Ontario, croyant que ma femme et moi-même pourrions y habiter presque toute l'année et prendre au besoin le train du CN pour nous rendre à Toronto. En 1969, le CN desservait cette région de l'Ouest de l'Ontario. Il y avait alors un train qui faisait le trajet aller-retour Toronto une fois par jour. Nos espoirs ont été déçus lorsque ce service a été supprimé au mois de novembre 1970.

Jusqu'ici on ne nous a fourni aucun autre moyen de transport public.

Dans la région de Kincardine, Port Elgin, Southampton, Palmerston, etc., nombreux sont ceux qui n'ont pas de voiture et beaucoup d'autres ne veulent pas utiliser les routes pour les longs voyages, surtout en hiver. Il s'agit de contribuables qui ont sûrement, autant que les autres Canadiens, droit à un service de chemins de fer.

Récemment, on a remis en état la plupart des voies du CN dans la région et il faut les entretenir parce que l'on transporte des marchandises à Douglas Point. En conséquence, on pourrait mettre en service un wagon Budd ou un autre train léger de passagers. Les frais d'entretien seraient sans doute minimes. Les services d'autobus ne remplacent pas le train; ils sont une cause de pollution et de congestion sur des routes où la circulation est déjà très intense.

Si le CN rétablissait le service, ne serait-ce que 3 ou 4 fois par semaine, le public aurait plus de plaisir à voyager et cela rendrait un grand service aux citoyens tout en réduisant le nombre des accidents et des dangers de pollution.

J'espère que vous voudrez bien étudier ces remarques.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Un habitant de l'Ouest de l'Ontario.

Guy T. M. Bevan.

Chesley, Ontario

Le 2 décembre 1971.

Comité permanent du Transport  
Édifices du Parlement  
Ottawa, Ontario.

Messieurs,

Il y a quelques mois, nous avons écrit à M. Jamieson, ministre du Transport, au sujet du besoin extrêmement

rail passenger service from Owen Sound to Toronto and we were delighted with his reply dated Aug. 23-1971 assuring us that our views would be afforded the fullest consideration.

Our last rail liner carrying passengers from Toronto to Owen Sound and intermediate points operated on the night of October 31st, 1970. Well here we are entering another winter in this snow belted area and still no train or bus passenger service. Several meetings were held in our town by representatives of the Provincial Government several months ago to obtain the views of some of our town and district people. To date no action has been taken regarding bus or train transportation. A small bus operates daily between Walkerton and Owen Sound with no direct connection with other bus lines at either end. Our Ontario Government advertises "The Ontario Place" in Toronto as a place all should visit. We up in this district are surely out of luck. Without the train service, is only forcing more motor cars on the roads, with more pollution, and more motor accidents. How about our senior citizens who are too old to drive especially in Winter? Are we to hibernate as do the bears? Some one reported recently of having word that Chesley and Tara and district had adequate transportation facilities. Yes, only ten miles over a gravel road to Dornoch on highway 6 to catch a bus, or twelve miles to Hanover or twenty miles to Durham. We have a letter from a lady who owns her home here and works in Toronto. In it she gave us her experience of travel from Toronto to Chesley. Bought a return ticket from Toronto to Durham at a cost of \$8.75 which she thought was quite reasonable. Then hired a taxi at Durham to come to Chesley and return to Durham at a cost of twelve dollars, making a total to \$20.75. How many senior citizens could afford this mode of travel? What we senior citizens and most other people require and especially in winter is to have the C.N.R. put on the rail liner again. Of course this is a matter for our Federal Government to consider. But they say it didn't pay and would have to be subsidized. Are the tax payers not subsidizing other forms of transportation? Are you aware that three of what we think are the best Counties in Ontario lie side by side, namely Gray, Bruce, and Huron and are without any railway passenger service. This is a serious situation for a part of Ontario considered the best tourist attraction in our province.

We hear rumor of another highway being considered in this County. Would it not be better to refer them to our railway which is already built and must be maintained for freight service? If passenger train service was stepped up into our cities like Toronto it would release a good deal of the congestion on the streets with much less pollution.

And now returning to bus service on highway 6 At one of the meetings held here, one lady gave her experience travelling via bus to Dornoch. The bus was late and when she got off the bus there were no lights on at the store or any of the houses around. Her husband was also delayed. She had to stand on the highway awaiting her husband, delayed with bad roads and snowstorms. Another lady coming to Chesley, bought her ticket to Chatsworth. The bus didn't stop there that evening and when about a mile beyond, she asked the driver if that wasn't Chatsworth they had

urgent que nous avons d'un service de chemin de fer entre Owen Sound et Toronto et nous avons été enchantés de sa réponse en date du 23 août 1971 nous assurant que notre point de vue serait soigneusement étudié.

Notre dernier service-voyageur entre Toronto et Owen Sound et les points intermédiaires a cessé de fonctionner le soir du 31 octobre 1970. Nous voici à l'approche d'un autre hiver dans cette région enneigée et nous n'avons toujours pas de service de train ou d'autobus. Il y a des mois de cela, plusieurs réunions ont été tenues dans notre ville par les représentants du gouvernement provincial pour recueillir l'opinion des citoyens et des habitants des environs. Jusqu'à présent, rien n'a été fait à cet égard. Un petit autobus fait la navette quotidiennement entre Walkerton et Owen Sound sans correspondre à aucun des terminus. Notre gouvernement provincial fait de la réclame pour le «grand centre de l'Ontario» qu'est Toronto en disant que chacun doit le visiter. Nous n'avons vraiment pas de chance dans notre secteur. Sans service de chemin de fer, le nombre des voitures augmente sur les routes ainsi que la pollution et les accidents. Que faites-vous de nos citoyens du troisième âge qui ne peuvent conduire de voiture en hiver? Allons-nous hiberner comme les ours? On a prétendu dernièrement que Chesley et Tara et leurs environs avaient des moyens de transport suffisants. Certes, car ils ne sont qu'à dix milles de Dornoch sur la route 6 par chemin de graviers pour atteindre un autobus ou à 12 milles de Hanover ou 20 milles de Durham. Nous avons reçu une lettre d'une dame qui est propriétaire à cet endroit et travaille à Toronto. Elle nous raconte son voyage entre Toronto et Chesley. Elle s'est procuré un billet aller et retour de Toronto à Durham pour la somme de \$8.75 ce qui, à son avis, n'était pas exorbitant. Elle a ensuite pris un taxi à Durham pour venir à Chesley et venir à Durham, il lui a coûté \$12.00, ce qui fait un total de \$20.75. Combien de vieillards peuvent s'offrir ce mode de transport? Ce qu'il nous faut à nous, citoyens âgés, tout comme à la majorité de la population, surtout en hiver, c'est un service de chemin de fer du CN comme par le passé. Bien sûr, c'est une question qui relève du gouvernement fédéral. On nous dit que ce n'est pas rentable et qu'il faut subventionner le chemin de fer. Est-ce que nous ne subventionnons pas d'autres formes de transport? Savez-vous que trois des meilleurs comtés, selon nous, de l'Ontario sont situés côté à côté, soit ceux de Gray, Bruce et Huron et qu'ils n'ont aucun service de chemin de fer? La situation est grave pour une partie de l'Ontario qui est considérée comme la plus intéressante de la province pour les touristes.

Il est question de construire une autre route dans notre comté. Ne serait-il pas préférable d'utiliser le chemin de fer qui existe et qui fonctionne pour le service des marchandises? Si l'on renforçait les services-voyageurs dans les grands centres comme Toronto, cela diminuerait les embouteillages dans les rues et il y aurait moins de pollution.

Revenons au service d'autobus sur la route 6. A l'une de nos réunions, une dame nous a raconté son voyage par autobus à Dornoch. L'autobus était en retard et lorsqu'elle est descendue, il n'y avait pas de lumière au magasin ni aux maisons des alentours. Son époux aussi avait été retardé. Elle a dû l'attendre sur le bord de la route car les mauvais chemins et une tempête de neige l'avaient empêché d'avancer. Une autre dame



passed through and he said it was. He asked her why she hadn't told him she wanted to get off there. She told him she gave him her ticket to Chatsworth which should be sufficient. However the bus stopped and let her off and she had the pleasure of walking back and carrying her baggage. She then had to taxi to Chesley a distance of 18 miles.

I am quoting these as a sample of our "adequate" bus service for Chesley and district. I am sure people from Tara and Elmwood could give us similar stories. You can see why we so urgently need our C.N.R. service back again, and as taxpayers, do you consider we are asking too much if we suggest putting the CNR rail liner on again if for only, say twice a week from Owen Sound to Toronto, and return. And by the way, are we right in stating that Owen Sound is the only city in Ontario without railway passenger service.

We are sure the Standing Committee on Transportation is a very busy one but hope you find time to give this matter your further consideration.

Sincerely yours,

(signed Mr. & Mrs. T. W. Lowery,  
Box 316,  
Chesley, Ont.

venant à Chesley avait acheté son billet pour Chatsworth. L'autobus ne s'y est pas arrêté ce soir-là et un mille plus loin, elle a demandé au chauffeur si ce n'était pas Chatsworth qu'il venait de passer et il lui a répondu que oui. Il lui a demandé pourquoi elle ne lui avait pas dit qu'elle voulait descendre à cet endroit. Elle lui a répondu qu'en lui donnant son billet pour Chatsworth cela aurait dû suffire. Néanmoins, l'autobus s'est arrêté, elle est descendue et il lui a fallu revenir à pied en portant ses bagages. Elle a dû ensuite prendre un taxi pour Chesley, distant de 18 milles.

Je cite ces exemples pour vous montrer jusqu'à quel point notre service d'autobus est «satisfaisant» à Chesley et dans les environs. Je suis certain que les gens de Tara et Elmwood pourraient en dire autant. Vous voyez pourquoi il est si urgent qu'on rétablisse le service du CN et en notre qualité de contribuable, est-ce trop demander que le rétablissement du CN, ne serait-ce que deux fois par semaine entre Owen Sound et Toronto, aller et retour? Est-il juste que Owen Sound soit la seule ville de l'Ontario qui n'ait pas de service-voyageurs?

Nous savons que le Comité permanent du Transport est très occupé mais nous espérons qu'il aura le temps d'étudier cette question.

Veuillez agréer nos salutations distinguées,

M. et M<sup>me</sup> T. W. Lowery,  
Boîte 316,  
Chesley, Ontario.

Clifford, Ontario.

December 1st, 1971.

Standing Committee on  
Transportation of Ottawa,  
House of Commons.

Dear Sirs:

I am writing to you about getting a train to go down through this part of the Country as I read a letter printed in the *Harriston Review* saying that there might be a chance to get a train to come from Southampton to Guelph as we have no way to Guelph and Toronto. We can go to Kitchener by bus allright as usual. But to go away around that way seems to far a way and as we have no other way of transportation but train or bus, we feel we are relay out of it all.

And the roads are surely busy with all the cars and truck as every thing is moved by trucks now a day.

And there are trains going through here every day as all the Oil and other things going to Douglas Point. Why is Douglas Point so important and all the other places for many miles not thought about. Hope this does a little good.

I am yours truly,

Mary E. Farrell,  
Clifford, Ont.

Clifford, Ontario.

le 1<sup>er</sup> décembre 1971.

Comité permanent des transports,  
Ottawa,  
Chambre des communes.

Messieurs,

Je vous écris pour savoir s'il serait possible qu'un train desserve cette partie du pays; j'ai lu dans la *Harriston Review* qu'il y aurait peut-être un train faisant la navette entre Southampton et Guelph; nous n'avons aucun moyen de transport nous permettant de nous rendre à Guelph et Toronto. Nous pouvons nous rendre à Kitchener par autobus, mais ce semble être un détour assez long; comme le train et l'autobus sont nos seuls secours, nous avons l'impression que l'on nous oublie.

Les automobiles et les camions envahissent les routes; en effet, tout est transporté par camion de nos jours.

Il y a des trains chargés entre autres de pétrole qui passent ici tous les jours en direction de Douglas Point. Pourquoi accorde-t-on tant d'importance à Douglas Point et oublie-t-on toutes les autres localités situées aux alentours? J'espère que ma requête ne sera pas inutile.

Veuillez agréer, messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Mary E. Farrell,  
Clifford, Ont.

Box 663,  
Port Elgin

December 29, 1971

Dear Sir:

We are very interested in some sort of train service in and out of Port Elgin. The track is there anyway! If we need to go to Toronto, and we do, we have to hire a car or taxi for \$10.00 or so to Owen Sound then get a bus for Toronto around about way to say the least and too expensive.

A member of the family has to go to Toronto for treatments, as it is now, she will have to stay in Toronto as it is impossible to get back and forth. Isn't it possible to do something for us unfortunate people who don't have a car.

Please help us.

Thank you,

Mr. and Mrs. Waldo Wallace.

Southampton, Ont.

January 4, 1972.

Dear Sir:

In regard to the need for passenger service in this area now without any train unless one has a car it is almost impossible to get out of Southampton. I hear many people that have cars say that when they wanted to go to Toronto for a day or two that they preferred to go on the train as it was easier than driving and they hadn't any parking problems.

To go to Toronto now a person can get the London bus at nine o'clock here and go to London then one has quite a wait and then gets a bus to Toronto and arrives there sometime on in the afternoon. The other alternative is to take a taxi to Owen Sound which costs \$8.00 and get a bus from there, then on arriving back one has to get a taxi back again. So as you can see it is very inconvenient.

Hoping that the meetings prove satisfactory and that they find need at them of train service.

Yours truly,

Mrs. Margaret Montgomery.

Cleveland S. Mitchell  
Sheldon Place  
Owen Sound, Ontario  
Telephone 376-1195

December 16, 1971.

R. V. Virr,  
Clerk, Committee on Transport,  
House of Commons,  
Ottawa.

Dear Sir:

On behalf of other older people who live in this vicinity, (I am in my 83rd year) without passenger rail

Casier 663,  
Port Elgin,

Le 29 décembre 1971.

Monsieur,

Nous aimerions beaucoup qu'on rétablisse un service ferroviaire à destination et en provenant de Port Elgin. La voie ferrée est installée de toute façon! S'il nous faut aller à Toronto, et c'est notre cas, nous devons louer une voiture ou prendre un taxi, ce qui nous coûte une dizaine de dollars, pour nous rendre à Owen Sound, et de là prendre l'autobus à destination de Toronto. Le moins qu'on puisse dire c'est que ce n'est guère direct et cela revient très cher.

Une personne de la famille doit se rendre à Toronto pour suivre des traitements et dans la situation actuelle, elle devra demeurer en ville, car il lui est impossible de s'y rendre et d'en revenir. Ne peut-on faire quelque chose pour les malheureux comme nous qui ne possèdent pas d'automobile?

Aidez-nous, je vous en prie.

Merci,

M. et M<sup>me</sup> Waldo Wallace.

Southampton, Ontario.

Le 4 janvier 1972

Monsieur,

Il n'y a plus de service-voyageurs par chemin de fer dans la région et il est presque impossible de quitter Southampton à moins d'être propriétaire d'une automobile. J'ai entendu dire à plusieurs personnes ayant une voiture qui se rendaient à Toronto pour un jour ou deux, qu'elles préféreraient s'y rendre par le train, car c'était plus facile que de conduire et il n'y avait pas de problème de stationnement.

Pour se rendre à Toronto à l'heure actuelle, il faut prendre l'autobus de neuf heures à destination de London et attendre là des heures un autobus pour Toronto où l'on arrive quelquefois dans l'après-midi. L'autre solution, c'est de prendre un taxi jusqu'à Owen Sound, ce qui coûte \$8.00, et de là, l'autobus, mais il faut prendre à nouveau un taxi au retour. Comme vous le voyez, c'est très malcommode.

J'espère que les séances du Comité se révéleront satisfaisantes et qu'on y verra la nécessité de rétablir le service-voyageurs par chemin de fer.

Veillez agréer, monsieur, l'assurance de mes sincères sentiments.

M<sup>me</sup> Margaret Montgomery.

Cleveland S. Mitchell  
Sheldon Place  
Owen Sound (Ontario)  
Téléphone 376-1195

Le 16 décembre 1971.

R. V. Virr,  
Greffier du Comité des transports,  
Chambre des communes,  
Ottawa.

Monsieur,

Je vous écrit au nom des personnes âgées de mon voisinage. J'ai moi-même 83 ans. Nous ne disposons d'au-



service to Toronto and larger centres, nearby bus service is both slow, uncomfortable and cold, getting alternative transportation is costly and difficult to arrange.

Could not a rail (passenger) service be provided two or three days a week?

Yours sincerely,

C. S. Mitchell.

Box 621, Kincardine, Ont.

January 1, 1972.

The Standing Committee on Transportation,  
House of Commons, Ottawa, Ont.

To Whom it may concern,

I am delighted to know that the transportation needs for this area are being reconsidered and I sincerely hope that passenger train service will be returned as soon as possible.

For a number of years I have travelled quite frequently by train from Kincardine to Fergus and, although I had problems getting from and to Guelph when the train went by Stratford they could't compare to the worry and expense I have experienced since the train service was discontinued.

I trust that when meetings are held in January, 1972 that this area will receive fair treatment and that essential train service will be restored as speedily as possible so that we shall not be isolated much longer.

Yours truly,

Margaret C. MacDonald (School Teacher)

Moorefield, Ontario

January, 1972

If an adequate system of public transportation were available, the public would use it and thereby cut back on traffic problems.

A few years ago, the public's attitude towards bus and train travel was one of mild disdain, but with the very greatly increased traffic problems of to-day, it has changed. One hears people discussing the convenience of public transportation and not having to find parking in the cities which is most inconvenient and often costly. Fighting traffic on strange roads takes much of the pleasure from automobile travel.

If a public transportation system is to become popular, it must be adequate. It also must be conveniently scheduled.

If this area is to have development, we must supply such facilities because people seem to gravitate to where the services are.

It appears that with pollution control devices being demanded for automobiles in the near future, automobile

cun service de transport par chemin de fer vers Toronto et les grands centres urbains. Le service d'autobus est à la fois lent, inconfortable et froid et cela coûte très cher de trouver d'autres moyens de transport qui, par ailleurs, sont difficiles à obtenir.

Ne serait-il pas possible de disposer d'un service de chemin de fer (pour passagers) deux ou trois fois par semaine?

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

C. S. Mitchell

Casier 621, Kincardine, Ont.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1972.

Le Comité permanent des transports,  
Chambre des communes, Ottawa, Ont.

A la personne intéressée,

J'apprends avec plaisir qu'on réétudie les besoins en transport pour la région et j'espère sincèrement que le service-voyageurs par chemin de fer sera rétabli aussitôt que possible.

Pendant de nombreuses années, j'ai pris fréquemment le train de Kincardine à Fergus et quoique j'aie eu des difficultés pour me rendre à Guelph et en revenir parce que le train passait par Stratford, ce n'était en rien comparable aux commis et aux frais que j'ai depuis que le service-voyageurs a été suspendu.

J'espère qu'on s'occupera de la région en toute justice lors des séances de janvier 1972 et que le service ferroviaire sera rétabli pour l'essentiel aussi rapidement que possible afin que cesse notre isolement.

Veuillez agréer, monsieur, l'assurance de mes sincères sentiments.

Margaret C. MacDonald (Enseignante)

Moorefield, Ontario

Janvier 1972.

S'il existait un système satisfaisant de transport public, les gens l'utiliseraient et cela réduirait d'autant les problèmes de circulation.

Il y a quelques années, le public manifestait une attitude de dédain mitigé envers l'autobus et le train, mais avec les problèmes beaucoup plus aigus de circulation que l'on connaît actuellement, cette attitude a changé. On entend les gens discuter de la commodité du transport public et du fait de ne pas avoir à trouver un endroit où garer sa voiture dans les villes, problèmes des plus incommodes et souvent coûteux à résoudre. Lutter contre la circulation sur des routes inconnues enlève beaucoup au plaisir de voyager en automobile.

Pour qu'un système de transport public devienne populaire, il doit être satisfaisant. Il faut aussi que son horaire soit commode.

Le développement de notre région exige que nous fournissions un tel service parce que les gens semblent s'agglomérer là où sont les services.

travel will become more expensive and then the public will demand alternative transportation.

Maryborough Township Council  
Lorne Murray

#### Wingham, Ontario

To: The House of Commons Standing Committee on Transport and Communications meeting at the Bruce Room of the Hartley House in Walkerton, Thursday, January 27th, 1972 at 9:30 a.m. and 2:00 p.m.

We propose immediate improvement in bus service or re-establishment of passenger trains from Toronto to Wingham and area. Better service is required on week-ends and at least one day during the week.

(1) At present a return trip to Toronto by bus during the week takes 10½ hours at a cost of \$12.80. If one leaves Wingham on the morning bus at 7:50 and returns that evening at 8, only approximately 1 hour of that complete day is spent in Toronto with the balance of the hours on buses or waiting to make connections as it is necessary to change buses twice each way. This, of course, makes the service useless to anyone wishing to do business in Toronto who cannot afford the time or expense of staying overnight there. Service between Listowel and Toronto is reasonably good—could not a "mini bus" service be instituted from Listowel into our area.

(2) Related services provided by the bus companies are inadequate. Time-tables are not published. Bus depots are often at gas stations where employees are not trained to give clear information on times of departure, where and when connections with other buses must be made, etc. Frequently when a person inquires in Toronto about bus service to Wingham, he is advised (a) that there is none, or (b) to take a bus to London and try to get another bus from there or take a taxi, which is prohibitive both in cost and time. One is rarely advised of the service, inadequate as it is, via Stratford-Clinton.

(3) The Provincial Government has demonstrated its belief that "Toronto is for people" and is actively discouraging vehicular travel into downtown Toronto. Surely one bus going into the downtown area is more desirable from the above standpoint than 30 to 40 individual cars to carry the same number of people.

(4) Some suggestion of air travel as an alternative has been made. This would undoubtedly have to be subsidized and, even so, would still be beyond the financial resources of most citizens.

(5) At the time the old Dayliner service through Wingham was cancelled following hearings in Owen Sound, it had been stated at the hearings that passenger train service was no longer required because buses could provide equivalent service at less cost. This has definitely not been the case. The railway took responsibility for transporting the passenger to his destination; buslines do not. Scheduling is not realistic to good service and if one bus is late at a connecting point, no thought is given to waiting to make the connection.

(6) We, the members of the Lions Club, are most interested in seeing our town develop industrially and

Vu les mécanismes anti-pollution qu'on exigera bientôt dans les automobiles, voyager en automobile deviendra, semble-t-il, plus coûteux; le public va donc exiger d'autres modes de transport.

Le conseil de la municipalité de Maryborough,  
(signé) Lorne Murray

#### Wingham, Ontario

Adressé au: Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes qui siégera à la Salle Bruce, Hartley House à Walkerton le jeudi 27 janvier 1972 à 9 h. 30 et 14 h. 00.

Nous demandons une amélioration immédiate du service d'autobus ou le rétablissement des lignes de chemin de fer de Toronto à Wingham et sa région. Il nous faut un meilleur service en fin de semaine et pendant un jour au moins durant la semaine.

(1) A l'heure actuelle, le voyage aller-retour jusqu'à Toronto par autobus dure dix heures et demie et coûte \$12.80. Si l'on quitte Wingham le matin à 7 h 50 pour revenir de Toronto le soir à 20 h 00 on ne peut disposer que d'environ une heure à Toronto, le reste du temps s'étant passé soit dans les autobus, soit à attendre les correspondances car il faut changer deux fois d'autobus à l'aller et au retour. Ce service est donc inutile à tout ceux qui ont affaire à Toronto mais qui ne peuvent se permettre d'y passer la nuit. Le service assuré entre Listowel et Toronto est assez bon—pourrait-on établir un service de «mini bus» entre Listowel et notre région?

(2) Les services de liaison assurés par les compagnies d'autobus sont insatisfaisants. Les horaires ne sont pas publiés; les arrêts ont lieu chez les distributeurs d'essence dont les employés sont incapables de renseigner convenablement les voyageurs sur les heures de départ, le lieu et l'heure des correspondances, etc. Il arrive souvent qu'une personne qui se renseigne à Toronto sur le service-autobus conduisant à Wingham, se fasse répondre a) qu'il n'y en a pas, ou b) qu'il faut prendre un autobus ou un taxi, solution qui occasionne une dépense énorme de temps et d'argent. On sait rarement qu'il existe un service, insatisfaisant il est vrai, via Stratford-Clinton.

(3) Le gouvernement provincial a déclaré que Toronto est fait pour les gens et il s'acharne à décourager la conduite automobile vers le centre de la ville. Mieux vaut certainement un autobus jusqu'au centre-ville plutôt que 30 ou 40 automobiles.

(4) On a proposé un transport aérien, mais l'application de cette mesure nécessiterait sûrement des subventions et ce genre de transport serait, malgré tout, financièrement inaccessible à la plupart des citoyens.

(5) On a abandonné le service de jour à la suite des témoignages présentés à Owen Sound selon lesquels les trains n'étaient plus nécessaires puisque les autobus pouvaient assurer un aussi bon service à un coût moindre. Il n'en a rien été. Les compagnies ferroviaires s'engageaient à transporter le passager à destination, ce que les compagnies d'autobus ne font pas. On fait fi de l'horaire et si un autobus est en retard au point de liaison, on ne pense pas à l'attendre pour assurer la correspondance.

(6) Nous, membres du Lions Club, voulons que notre ville se développe sur le plan industriel et social. Or, ce



socially. With the extremely poor passenger transportation service available such development is severely handicapped.

We understood originally that present hearings on transportation were to be held in Wingham and Goderich. We regret that hearings now scheduled are in centres distant from Wingham rather than here where there is a definite need for improved public transportation.

Respectfully submitted on behalf of the Wingham Lions Club.

Lion Lloyd Casemore—President.

36 Shrewsbury Square,  
Agincourt, Ont.

November 30, 1971.

Standing Committee on  
Transportation.  
Ottawa, Ont.

Dear Sirs:

I would like to make a plea for the resumption of public transportation between Toronto and Southampton. Does it not seem impractical in this era and in a well populated section of the most flourishing Province in Canada, to have a well-travelled route without public transportation?

Also, it seems to the writer that here is another way to combat pollution!

There are a great number of people who do not drive (the writer being one) and there are times when it is desirable, in fact, necessary for health and other reasons, to get back and forth to Toronto. It is most disconcerting to feel that one must depend on the automobile to accomplish this, with no other choice.

An electric train is the more superior way but if this is impossible surely one bus a day, or at least once or twice a week, to and from a metropolis the size and importance of Toronto, is not too much for which to ask.

Respectfully yours,  
Grace Griffiths.

(Mrs. R. A. Griffiths)

P.S. The writer has a cottage, in which she hopes to live a large part of the year, perhaps permanently, eventually at Southampton. G.G.

PROVINCIAL COURT  
(Family Division)  
COUNTY OF BRUCE  
P.O. Box 578,  
Walkerton, Ontario  
Telephone (519) 881-0613

December 23, 1971.

Standing Committee on Transport and Communications,  
House of Commons,  
Ottawa K1A DA7, Ont.

Gentlemen:

On the Saturday morning before Christmas I answered my telephone to be advised that it was Kitchener calling

développement est sérieusement compromis par l'extrême précarité des transports en commun. Nous pensions à l'origine que les audiences actuelles concernant les transports se tiendraient à Wingham et Goderich. Nous regrettons que les audiences au programme aient lieu dans des centres éloignés de Wingham plutôt qu'ici où il est absolument nécessaire d'améliorer les transports en commun.

Présenté respectueusement au nom du Lions Club de Wingham,

Le président,  
(signé) Lloyd Casemore

36 Shrewsbury Square  
Agincourt, Ontario.

le 30 novembre 1971.

Comité permanent des transports,  
Ottawa, Ontario.

Messieurs,

Je voudrais vous demander de rétablir le transport en commun entre Toronto et Southampton. Ne vous semble-t-il pas qu'à notre époque et dans une région assez peuplée d'une des provinces les plus florissantes du Canada, il est impensable qu'une route aussi fréquentée soit privée de transport en commun?

A mon avis, il y a d'autres moyens de lutter contre la pollution!

Beaucoup de gens ne conduisent pas (c'est mon cas) et il arrive parfois qu'il soit utile et même nécessaire pour des raisons de santé ou autres de se rendre à Toronto. Il est triste de penser que notre seul recours soit l'automobile.

Le train électrique serait la solution idéale; cependant, si c'est possible, ce ne serait certainement pas trop exiger que de demander qu'un autobus par jour, ou au moins une ou deux fois par semaine, fasse la navette entre une ville aussi importante que Toronto et Southampton.

Veuillez agréer, messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Grace Griffiths.

(M<sup>me</sup> R. A. Griffiths)

P.S. J'ai une résidence d'été à Southampton; j'ai l'intention d'y passer la majeure partie de l'année et peut-être y demeurer de façon permanente très bientôt.

COUR PROVINCIALE  
(Division de la famille)  
COMTÉ DE BRUCE  
Casier 578,  
Walkerton, Ontario.  
Téléphone (519) 881-0613

Le 23 décembre 1971.

Le Comité permanent des transports  
et des communications,  
Chambre des communes,  
Ottawa K1A DA7, Ont.

Messieurs,

Le samedi matin avant Noël, j'ai reçu un coup de téléphone d'un employé de Kitchener qui m'a transmis le

to transmit a telegram. I asked if Kitchener were the closest point to Walkerton for such an urgent service and was told that this was indeed the situation. How many times this gentleman might have tried to contact me is anybody's guess, but as regular office hours usually coincide, he could have been trying all week. Perhaps he came in specially on a Saturday morning for my benefit.

The transfer of some money was involved and I was advised that this would be mailed to me from Kitchener and I was to be sure to sign the receipt and return it immediately. This I did, of course, when I received it a couple of days later, but I just wonder if I couldn't have put the whole system out of business by forgetting it! However, I didn't relish the thought of some innocent head rolling just around Christmas.

It so happened that the whole matter was of no urgency and I don't really know why the Telegraph Service was used to cover the distance between Montreal and Walkerton. But what grossly inefficient communication this represents to people and businesses in this area!

I have neither the means nor the facilities to provide 40 copies of this complaint and I am not sure that I can leave my employment at either 9:30 a.m. or 2.00 p.m. to meet with you—I am a Public Servant—but I shall try.

Yours truly,

(Mrs.) Evelyn A. Wismer.

The Corporation of  
The Village of Paisley

The Council of the Village of Paisley would like to submit the following information for consideration by the board.

Since the removal of the passenger service from the Palmerston to Southampton line the residents of the Village of Paisley have been without any means of public transportation.

Approximately one quarter of the population of the Village of Paisley are over the age of sixty five and with no rail, bus, or taxi service these people are unable to visit friends and relatives distant from the Village. Any of these senior citizens who require specialized medical attention in points such as Toronto, Kitchener or London have great difficulty in arranging transportation.

The rail line from Palmerston to Port Elgin has been partially rebuilt by Ontario Hydro and Atomic Energy of Canada to accommodate the heavy equipment which must be transported to the Bruce Nuclear Power Development at Douglas Point and the line must be maintained for this purpose. Therefore passenger service would not result in any additional maintenance on the Palmerston to Southampton line.

In the fall of the year at least one hundred and fifty carload of cattle from western Canada are unloaded at Paisley which must be a revenue producing operation for the Canadian National Railway. The movement of livestock from the west to this area is another reason why the rail bed must be maintained.

The Canadian National Railway owns approximately nineteen acres of land in the Village of Paisley and are

texte d'un télégramme. J'ai demandé si Kitchener était le point le plus rapproché de Walkerton quant il s'agit d'un service urgent et on m'a répondu que oui. Reste à savoir à combien de fois ce monsieur a dû s'y reprendre pour me trouver car les heures d'ouverture étant habituellement les mêmes pour tout le monde, il a pu essayer toute la semaine. Peut-être est-il venu spécialement un samedi matin à cause de moi.

Il s'agissait d'un transfert d'argent. On me prévenait que le pli me serait posté de Kitchener et qu'en conséquence, je prenne soin de signer le reçu et de le retourner immédiatement. C'est ce que j'ai fait, bien entendu, quelques jours plus tard, mais je me demande si je n'aurais pas tout désorganisé en oubliant! Je ne tenais cependant pas à nuire à quelqu'un aux alentours de Noël.

Il se trouve que l'affaire n'était pas urgente et je ne vois réellement pas pourquoi on a eu recours au service télégraphique pour acheminer le message de Montréal à Walkerton. Mais cela montre bien à quel point le public et les milieux d'affaires sont mal desservis dans la région en matière de communications!

Je n'ai ni les moyens ni les possibilités de vous fournir 40 exemplaires de cette plainte et je ne suis pas sûre de pouvoir quitter mon poste à 9h30 ou à 2h pour vous rencontrer, car je suis fonctionnaire, mais j'essaierai.

Veuillez agréer, messieurs, l'assurance de mes sincères sentiments.

(M<sup>me</sup>) Evelyn A. Wismer.

The Corporation of  
The Village of Paisley

Le Conseil du village de Paisley désire porter à l'attention de la Commission les renseignements suivants:—

Depuis l'abandon du service voyageur du réseau ferroviaire Palmerston-Southampton, les résidents du village de Paisley n'ont plus aucun moyen de transport public.

Environ le quart des habitants du village de Paisley ont plus de 65 ans. Sans chemin de fer, sans service d'autobus ou de taxi, ces gens ne peuvent visiter leurs amis ou leurs parents qui n'habitent pas le village. Les citoyens âgés qui ont besoin de soins médicaux particuliers, dispensés à Toronto, à Kitchener ou à London, éprouvent de grandes difficultés à se rendre à ces endroits.

Le réseau ferroviaire Palmerston-Port Elgin a été partiellement remis sur pied par les sociétés Ontario Hydro et l'Énergie Atomique du Canada, qui doivent s'en servir pour transporter l'équipement lourd au Bruce Nuclear Power Development à Douglas Point et la voie ferroviaire doit être gardée en bon état à cette fin. Il n'y aurait donc pas lieu d'ajouter quoi que ce soit pour maintenir le service voyageur entre Palmerston et Southampton.

Quand vient la fin de l'année, on compte au moins 150 wagons de bestiaux en provenance des Prairies qu'on décharge à Paisley. C'est certainement là une opération rentable pour le Canadien National. Le transport des bestiaux des régions de l'Ouest à notre région ajoute encore aux raisons qui motivent le maintien de ce réseau ferroviaire.

Le Canadien National détient dans le village de Paisley



using only a small portion of it. In 1971 the Village asked the Canadian National Railway if they would consider selling this land for building purposes. The reply was that they were not interested in selling any property. Since building lots are at a premium at this time and it appears that the Canadian National Railway is not making any use of this land the Village does not see why the Canadian National Railway wants to maintain control of this property.

The Council of the Village of Paisley on behalf of the residents of Paisley would suggest that rail passenger service be provided as follows each week:

Tuesday evening: Toronto to Southampton

Wednesday morning: Southampton to Toronto

Friday evening: Toronto to Southampton

Sunday evening: Southampton to Toronto

Monday evening: Southampton to Toronto on holiday weekends

Council of the Village of Paisley  
Reeve: R. G. Grant  
Clerk: R. E. Ebbs

October 22, 1970.

Mr. D. Duncan,  
Director Legal Board,  
Ferguson Block,  
Parliament Buildings,  
Queens Park,  
Toronto, Ontario.

Dear Sir:

The recent decision handed down by the Canadian Railway Transport Committee to discontinue railway passenger service to the Bruce Peninsula provokes substantial discontent and protest from the citizens particularly in the Town of Port Elgin.

The Council of the Town presented a brief to the Committee describing the lack of any alternative transportation.

There are some points that we feel should be raised to substantiate the misgivings our citizens have in respect to the decision.

1. The C.N.R. is spending over 1.5 million dollars to construct a new line to service the Ontario Hydro Complex in our area together with a programme of rebuilding the existing rail-bed leading to Bruce County. This section will no doubt increase income from freight traffic and it would seem logical to assume that the railway would therefore be in a much better financial position as compared to past experience.

2. Our area is served with bus transportation from London daily. While this can be most useful in some cases it does not link this area with the City of Toronto which is the hub and capital centre for any specialized services of business, social, governmental, hospital etc.

3. The decision to discontinue railway passenger service indicated that bus service to certain areas would be adequate but failed to consider the need for transportation to Toronto.

environ dix-neuf acres de terrain dont il n'utilise qu'une petite fraction. En 1971, les autorités du village ont demandé aux autorités du Canadien National si ces terrains ne pourraient pas être mis en vente pour fins de construction de maisons. Les autorités du Canadien National ont répondu qu'elles n'avaient pas l'intention de vendre ces terrains. Étant donné que les lots propres à la construction d'habitations sont très en demande à l'heure actuelle et que le Canadien National ne semble pas vouloir utiliser ces terrains, le village ne peut certes pas comprendre pourquoi les autorités du Chemin de fer tiennent à ces terrains.

Au nom des résidents de Paisley, le Conseil du village propose qu'il y ait chaque semaine un service de voyageurs avec l'horaire suivant:

Mardi soir: de Toronto à Southampton

Mercredi matin: de Southampton à Toronto

Vendredi soir: de Toronto à Southampton

Dimanche soir: de Southampton à Toronto

Lundi soir de Southampton à Toronto (fins de semaine de congé)

Le Conseil du village de Paisley  
Le Préfet: R. G. Grant  
Le Greffier: R. E. Ebbs

Le 22 octobre 1970.

M D. Duncan, directeur de la Commission juridique,  
Édifice Ferguson,  
Édifices du Parlement,  
Queens Park,  
Toronto (Ont.).

Monsieur,

La décision que vient de rendre le Comité canadien du transport ferroviaire relativement à l'abandon du service voyageur à la péninsule Bruce a donné lieu à beaucoup de mécontentement et a soulevé les protestations des citoyens de la ville de Port Elgin.

Le Conseil de ville a présenté au Comité un mémoire où il fait état de la pénurie de moyens de transport.

Voici certains points que nous croyons devoir signaler pour appuyer les critiques de nos citoyens relativement à la décision rendue.

1. Le CN dépense plus de 1.5 million de dollars pour construire une nouvelle voie ferroviaire destinée à accommoder le complexe Ontario Hydro de notre région dans le cadre d'un programme de reconstruction de la voie ferroviaire existante conduisant au comté de Bruce. Cette initiative augmentera, cela va de soi, les revenus que la compagnie retire du transport des marchandises. Il est donc tout à fait logique de penser que la compagnie ferroviaire est en bien meilleure position financière qu'elle ne l'a été dans le passé.

2. Notre région bénéficie d'un service quotidien de transport par autobus en provenance de London. Ce service est très utile dans certains cas, mais il ne relie pas notre région à la ville de Toronto qui demeure le centre vital pour tout service spécialisé: commercial, social, gouvernemental, hospitalier, etc.

3. La décision d'abandonner le service-voyageurs par chemins de fer signifiait que le service d'autobus suffirait

This indeed will handicap our citizens in attempting to commute to Toronto.

If the passenger service must be curtailed surely consideration of an alternative service must be developed to provide individual municipalities and citizens who would otherwise be deprived of an essential service wherein isolation from the Capital City can be restored.

An alternative interim solution would be to provide at least two or three trains per week for a six month period while a replacement system could be studied to resolve the problem.

Yours truly,

R.B. Wilson, Mayor  
Town of Port Elgin.

4 Oriole Crescent  
Toronto 197, Ontario

May 23, 1972

Clerk of the Standing Committee  
on Transport and Communication  
House of Commons  
Ottawa  
Ontario KIA 0A7

Dear Sir:

I understand from a recent advertisement in the Southamton (Ontario) Beacon that your committee is holding hearings and receiving information about transportation in the Bruce Peninsula region.

As a person who was raised in Southamton and lived there for about 20 years I would like to comment on the sorry transportation scene. Most of the small towns in that area were developed along rail lines and since passenger rail service was discontinued over the past few years residents have been left with whatever bus service they could find.

One of the major problems is that the area is divided between Gray Coach and Charterways and they have failed to co-ordinate their schedules to the benefit of residents. For example my mother cannot get connecting buses to visit us in Toronto and has to pay \$8 taxi fare each way to get to and from the Owen Sound bus terminal and the Owen Sound-Toronto bus.

I am now able to drive between Toronto and Southamton but when I was a college student I relied on transit (the passenger rail liner) to get home during the winter.

It seems the train and bus companies lack the will and/or information to co-ordinate schedules and maintain a proper service to the area. I would hope the government can and will ameliorate the situation either through legislation or regulation requiring transit co-ordination, through subsidy or through establishing its own transit service if necessary.

Yours sincerely,

Michael Keating

pour certaines régions, mais ne tenait pas compte du besoin de transport à Toronto.

Cette décision empêchera nos citoyens de se rendre chaque jour à Toronto.

S'il faut réduire le service voyageur, il faut sûrement penser à en mettre sur pied un autre qui répondra aux besoins des municipalités et des citoyens qui, sans ce nouveau service, seront privés d'un moyen essentiel de transport qui leur permet de communiquer avec la ville reine.

Une autre solution provisoire serait de mettre à l'essai pendant six mois au moins deux ou trois trains par semaine, tandis qu'on étudierait un système de rechange propre à résoudre le problème.

Sincèrement vôtre,

D. B. Wilson, maire de la ville de Port Elgin.

4, Oriole Crescent  
Toronto 197 (Ont.)

Le 23 mai 1972

Le greffier du Comité permanent  
des transports et communications  
Chambre des communes  
Ottawa (Ont. KIA 0A7)

Monsieur,

S'il faut en croire une annonce parue dernièrement dans le Southamton (Ontario) Beacon, votre Comité tiendra des audiences où les gens pourront faire connaître leur opinion touchant le transport dans la région de la péninsule Bruce.

J'ai grandi à Southamton où j'habite depuis vingt ans. Je puis vous dire que la situation sur le plan du transport est pénible. La plupart des petites villes se sont développées le long de la voie ferrée et, depuis les quelques années où l'on a cessé le service de transport des voyageurs par chemin de fer, les résidents en sont réduits aux services d'autobus qu'ils peuvent trouver.

Deux services d'autobus, se partagent la région: le Gray Coach et le Charterways Line, et ils n'ont pas su synchroniser leurs horaires. Ainsi, ma mère ne peut faire la communication qui lui permettrait de nous rendre visite à Toronto. Elle doit chaque fois prendre un taxi qui lui coûte \$8 aller-retour du terminus d'autobus d'Owen Sound et du terminus d'autobus d'Owen Sound-Toronto.

Je prends maintenant ma voiture pour aller de Toronto et Southamton, mais lorsque j'étais étudiant au collège, je devais compter sur le service ferroviaire pour me rendre chez nous durant l'hiver.

Il semble que le service ferroviaire et le service d'autobus n'arrivent pas à synchroniser leurs horaires et assurer aux citoyens de la région un bon service. Je compte bien que le gouvernement améliorera la situation, soit en adoptant à cet effet une loi ou des règlements qui exigeront des compagnies qu'elles coordonnent leurs services de transport, soit en versant des subsides, soit en établissant, le cas échéant, son propre service de transport.

Sincèrement vôtre,

Michael Keating.











CANADA  
CAI XC 27

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Tuesday, June 20, 1972

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 14

Le mardi 20 juin 1972

Président: M. H.-Pit Lessard

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Passenger Service in  
South Western Ontario

CONCERNANT:

Service voyageur dans  
le sud-ouest de l'Ontario

INCLUDING:

The Fourth Report to the House

Y COMPRIS:

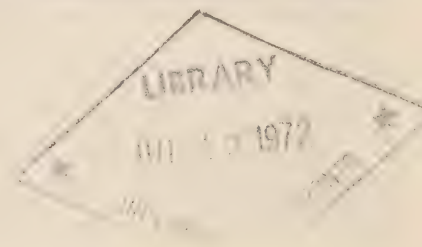
Le quatrième Rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman* Mr. Charles Turner

Messrs.

Allmand	Forget
Benjamin	Hales
Côté ( <i>Richelieu</i> )	Howe
Danforth	Leblanc ( <i>Laurier</i> )
Duquet	Matte

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. H.-Pit Lessard

*Vice-président:* M. Charles Turner

Messieurs

McKinley	Saltsman
Noble	Stewart ( <i>Cochrane</i> )
Roberts	Whelan
Rock	Whicher—(20).

(Quorum 11)

*Greffier du Comité*

R. V. Virr

*Clerk of the Committee*

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

Mr. Benjamin replaced Mr. Skoberg  
on June 9, 1972.

Messrs. Côté (*Richelieu*), Leblanc (*Laurier*) and  
Stewart (*Cochrane*) replaced Messrs. Buchanan,  
McNulty and Loiselle on June 20, 1972.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement.

M. Benjamin remplace M. Skoberg le  
9 juin 1972.

MM. Côté (*Richelieu*), Leblanc (*Laurier*) et Stewart  
(*Cochrane*), remplacent MM. Buchanan, McNulty  
et Loiselle le 20 juin 1972.

## REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, June 21, 1972

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## FOURTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Friday, May 5, 1972, your Committee held public hearings in South Western Ontario for the purpose of hearing representations on the adequacy of passenger service in that area. During these hearings which were held in London, Chatham, Stratford and Walkerton, Ontario, your Committee received approximately fifty-five briefs and heard from sixty-eight witnesses. In addition, your Committee was presented with petitions, letters and mail-in coupons containing several thousand names asking for restoration or continuance of rail passenger service in the South Western Ontario region.

As a result of hearings by the Canadian Transport Commission held at Owen Sound and Guelph, Ontario, in 1970 six distinct rail passenger services were ordered discontinued effective November 1, 1970. At the time of the discontinuance, the Canadian Transport Commission assumed and the residents of the affected areas were informed that the bus lines in the area could adequately accommodate all public transportation needs. After almost two years the evidence presented to your Committee indicates that there is widespread dissatisfaction with the type of passenger service offered to the travelling public of South Western Ontario. Your Committee also found that existing bus services in the area do not constitute a satisfactory alternate public transportation service.

Therefore your Committee recommends that all rail passenger services which were discontinued on November 1, 1970, should be re-established immediately and a moratorium should be placed on all pending passenger train discontinuance applications in Canada, until the study referred to hereafter is completed, as recommended in many briefs and particularly in that brief presented by the Government of the Province of Ontario.

Your Committee also recommends that a joint study group composed of representatives of Federal, Provincial, Municipal officials and railway employees be established immediately to determine a minimum rail passenger network as defined in relationship to the most efficient and adequate transportation system making the best use of all modes of transportation at the lowest possible total cost.

Your Committee also recommends that departmental officials concerned with ferry services, river erosion, and airport upgrading study the problems expressed during the Chatham hearings by municipal officials to determine the feasibility of early and practical solutions to these serious problems.

Your Committee further recommends that the railways be directed to investigate better methods of transporting feeder cattle from Western to Eastern Canada particularly with a view to the upgrading of feeding and watering stations en route and the use of improved cars in which cattle could be fed and watered on the cars.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 21 juin 1972

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 5 mai 1972, le Comité a tenu des séances publiques dans le sud-ouest de l'Ontario pour se renseigner sur la qualité du service-voyageurs dans cette région. Au cours des séances tenues à London, Chatham, Stratford et Walkerton, Ontario, le Comité a reçu environ cinquante-cinq mémoires et entendu soixante-huit témoins. De plus, le Comité a reçu des requêtes, des lettres et des avis postaux portant plusieurs milliers de signatures et demandant la remise sur pied ou le maintien du service-voyageurs du rail dans la région du sud-ouest de l'Ontario.

À la suite des séances tenues par la Commission canadienne des transports à Owen Sound et Guelph en 1970, on a décidé de suspendre six service-voyageurs du rail différents à partir du premier novembre 1970. Au moment de la suspension de ces services, la Commission a supposé, et les résidents des régions concernées ont été mis au courant, que les sociétés de transport par autobus de la région pourraient répondre convenablement à tous les besoins en transport public. Après presque deux ans, les témoignages entendus devant le Comité montrent qu'il règne une grande insatisfaction concernant le service-voyageurs offert aux résidents du sud-ouest de l'Ontario. Le Comité s'est également rendu compte que les sociétés de transport par autobus de la région ne donnent pas un service satisfaisant et ne répondent pas aux besoins en transport public.

Le Comité recommande donc que tous les service-voyageurs du rail qui ont été discontinués le premier novembre 1970 reprennent immédiatement et qu'on suspende l'étude des demandes en instance de cessation du service-voyageurs au Canada jusqu'à ce que l'étude proposée plus loin soit complétée comme le recommandent de nombreux mémoires et particulièrement le mémoire présenté par le gouvernement de l'Ontario.

Le Comité recommande également qu'un groupe de travail conjoint formé de hauts fonctionnaires des paliers fédéral, provincial et municipal ainsi que des employés de chemins de fer soient mis sur pied immédiatement en vue d'établir un réseau convenable de service-voyageurs du rail considéré comme le système de transport le plus efficace et adéquat permettant une meilleure utilisation de tous les moyens de transport au coût le moins élevé possible.

Le Comité recommande également que les hauts fonctionnaires du ministère chargés du service des traversiers, de l'étude de l'érosion des cours d'eau et de l'amélioration des aéroports étudient les problèmes soumis par les fonctionnaires municipaux lors des réunions tenues à Chatham en vue de déterminer la possibilité de résoudre rapidement et d'une façon pratique ces problèmes graves.

Le Comité recommande en outre qu'on suggère aux sociétés de chemins de fer de trouver de meilleures méthodes de transport du bétail d'engraissement de l'Ouest à l'Est du Canada, particulièrement en vue d'améliorer les installations d'approvisionnement en eau et en provendes au cours du trajet ainsi que l'emploi de wagons permettant l'alimentation du bétail.



A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 10 to 14*) is tabled.

Respectfully submitted,

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages (*fascicules nos 10 à 14*) est déposé.

Respectueusement soumis,

*Le président*

H. PIT LESSARD

*Chairman*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

Tuesday, June 20, 1972.

(25)

**[Text]**

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10.15 a.m., the Vice-Chairman, Mr. Turner (*London East*), presiding.

*Members present:* Messrs. Allmand, Côté (*Richelieu*), Danforth, Forget, Hales, Leblanc (*Laurier*), McKinley, Rock, Stewart (*Cochrane*), Turner (*London East*), Whelan, Whicher—(12).

The Committee had for consideration a Draft Report to the House on the passenger service in South Western Ontario.

The Committee agreed to include recommendations on pending passenger train discontinuances and on the transportation of feeder cattle in Canada.

In addition, editorial changes were authorized.

After discussion the report was adopted and the Chairman was instructed to present it to the House.

At 11.00 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

**PROCÈS-VERBAL**

Le mardi 20 juin 1972.

(25)

**[Traduction]**

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 15. Le vice-président, M. Turner (*London-Est*), occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Allmand, Côté (*Richelieu*), Danforth, Forget, Hales, Leblanc (*Laurier*), McKinley, Rock, Stewart (*Cochrane*), Turner (*London-Est*), Whelan, Whicher—(12).

Le Comité entreprend l'étude du projet de rapport présenté à la Chambre concernant le service-voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario.

Le Comité convient d'inclure des recommandations sur la discontinuité éventuelle du service-voyageurs et sur le transport du bétail d'engraissement au Canada.

De plus, des modifications d'édition sont approuvées.

Après discussion, le rapport est adopté, et le président est chargé de le présenter à la Chambre.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

R. V. Virr,

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronics Apparatus)

Tuesday, June 20, 1972

• 1011

[Text]

**The Vice-Chairman:** I call the meeting to order.

Gentlemen, pursuant to its order of reference of Friday, May 5, 1972, your Committee held public hearings in Southwestern Ontario for the purpose of hearing representations on the adequacy of passenger service in that area.

**An hon. Member:** Mr. Chairman, on a point of order. Are we *in camera* on this?

**The Vice-Chairman:** No, it is an open meeting.**An hon. Member:** Fine.

**The Vice-Chairman:** During those hearings which were held in London, Chatham, Stratford and Walkerton, your Committee received approximately 55 briefs and heard from 68 witnesses. We are here now in connection with the drafting of the Fourth Report of the Standing Committee on Transport and Communications. You all have copies of the draft and it is now open for discussion.

Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** Mr. Chairman, this draft report appears to be along the lines that a lot of us here more or less agreed upon and that the briefs stipulated, to quite an extent. Was this report drawn up by the steering committee or by the Clerk of the Committee?

**The Vice-Chairman:** By the steering committee.

**Mr. McKinley:** Who do we have on the steering committee?

**The Vice-Chairman:** Mr. Howe, Mr. Whicher, Mr. Skoberg and Mr. Thomas. Mr. Benjamin attended in place of Mr. Skoberg and Mr. Thomas was absent that day.

**Mr. McKinley:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Allmand:** Who did you say was there when you adopted this draft report?

**The Vice-Chairman:** Mr. Benjamin, Mr. Howe, Mr. Whicher and myself.

Mr. Hales.

**Mr. Hales:** I recall particularly some discussion at the hearings by the representatives from Galt. They presented briefs concerning there being no rail transportation service, either CN or CP, into Galt. We have not mentioned anything about that in the report and it would seem to me, in view of the fact that the mayor and quite a large delegation attended from Galt, that we should at least do them the courtesy of having it included in the report. I would like discussion on that subject.

**Mr. McKinley:** It is not one of the six rail passenger services mentioned.

**An hon. Member:** It was put before then, was it not?

**Mr. Hales:** Yes. Just to recapitulate a little bit, in January 1970, the hearings concerned seven rail passenger lines, six in the southwestern area and one from Guelph to Toronto. The commission cut the six off and left the Guelph to Toronto line on. The Galt CP train was discussed at hearings in Scarborough as I recall the Mayor of Galt saying that they could not understand why the hearing was not held in Galt, and why was it held in Scarborough. So it was a separate hearing and the Galt train is not one of this particular group.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 20 juin 1972

[Interpretation]

**Le vice-président:** Je déclare la séance ouverte.

Messieurs, pour faire suite à son ordre de renvoi du vendredi 5 mai 1972, votre comité a tenu des audiences publiques dans le sud-ouest de l'Ontario pour entendre les témoignages sur la qualité du service offert aux voyageurs par les chemins de fer de cette région.

**Une voix:** Monsieur le président, question de procédure. Cette réunion se tient-elle à huis clos?

**Le vice-président:** Non, monsieur.**Une voix:** Parfait.

**Le vice-président:** Pendant ces audiences tenues à London, Chatham, Stratford et Walkerton, votre Comité a reçu environ 55 mémoires et entendu 68 témoins. Nous devons maintenant étudier l'ébauche du Quatrième rapport du comité permanent des Transports et Communications. Vous avez tous un exemplaire du projet de rapport et nous pouvons maintenant en discuter.

Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Monsieur le président, ce projet de rapport me semble être en accord avec ce qui a été dit lors de nos réunions et semble résumer assez bien les mémoires que nous avons reçus. Est-ce que le rapport a été rédigé par le comité directeur ou par le greffier du Comité?

**Le vice-président:** Par le comité directeur.**M. McKinley:** Qui fait partie du comité directeur?

**Le vice-président:** MM. Howe, Whicher, Skoberg et Thomas. M. Benjamin remplaçait M. Skoberg et M. Thomas était absent ce jour-là.

**M. McKinley:** Merci, monsieur le président.

**M. Allmand:** Qui avez-vous dit était présent à ce moment-là?

**Le vice-président:** MM. Benjamin, Howe, Whicher et moi-même.

Monsieur Hales.

**M. Hales:** Je me souviens surtout de l'intervention des délégués de Galt lors de ces audiences. Ils nous ont soumis un mémoire parce que Galt n'est desservi ni par le CN ni par le CP. Le rapport ne fait pas mention de ce fait et il me semble que c'est là une omission assez importante. Le maire et un grand nombre de délégués de Galt ont assisté à nos audiences et la plus élémentaire courtoisie exige que nous en tenions compte. J'aimerais bien que l'on en parle.

**M. McKinley:** Ce n'est pas un des six dont on parlait.**Une voix:** C'est venu avant, n'est-ce pas?

**M. Hales:** Oui. Récapitulons. En janvier 1970, les audiences portaient sur sept services-voyageurs, dont six dans la région du sud-ouest et un de Guelph à Toronto. La commission a suspendu les six premiers et maintenu le septième. Le cas de Galt a fait l'objet de discussions aux audiences tenues à Scarborough. Je me souviens du maire de Galt qui disait ne pas comprendre pourquoi les audiences n'avaient pas lieu à Galt plutôt qu'à Scarborough. Il s'agissait donc d'une audience particulière et le train de Galt ne fait pas partie de ce groupe.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I think that Mr. Hales has a good point. Galt is a city of 70,000, with not one train going in or out, and it would be very appropriate to mention the rail line going into Galt along with the six mentioned in the report as of now.

• 1015

**An hon. Member:** Where do you find the six?

**Mr. Whicher:** It probably does not say six but there were six.

**An hon. Member:** In the second paragraph it says six.**Mr. Whicher:** Yes, in the second paragraph.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, I feel there are certain things missing in these recommendations that are fairly important. You start off saying:

Therefore your Committee recommends that all rail passenger service which were discontinued on November 1, 1970 should be re-established immediately as recommended in many briefs and particularly in that brief presented by the Government of the Province of Ontario.

The part that I believe is missing in respect of the recommendations made by the Government of Ontario is that a moratorium should be placed on all pending passenger train discontinuance applications until the study referred to hereafter is completed. I think the most important part of the brief of the Government of Ontario is to stop any other applications from going through, because if we put these passenger services on and there are other applications somewhere for discontinuance of passenger service then we revert to the same problems that we have now.

Therefore I would recommend that we amend that part after the word "immediate".

**An hon. Member:** And furthermore?

**Mr. Rock:** No, no. Well, you can say "furthermore", if you wish and a moratorium should be placed on all pending passenger train discontinuance applications until the study referred to hereafter is completed, as recommended in many briefs and particularly in that brief presented by the Government of the Province of Ontario.

Also, in the second paragraph of the recommendations submitted by the steering committee you use the word "economic" efficient and adequate. If we use the word "economic" in the sense that the Transport Commission uses it then we will be back in the same position as we are presently. In the brief of the Government of Ontario, when they use the word "economic", they use it for the whole area, and in the area that we visited, economically speaking, the railway system is about the most paying proposition, freight-wise and otherwise in the area; it is the bread basket of Canada.

Here are the words they used: ... the region involved rather than in its narrow bookkeeping sense as at present. In other words, appropriate amendments should be made to the National Transportation Act so as to ensure that the term "uneconomic" as applied to the railway passenger service is defined in its widest sense in relation to the economy of the region involved rather than its narrow bookkeeping sense as at present. I think this is a very important part of the recommendations made by the Government of Ontario.

So I believe we should remove the word "economic" in the second paragraph so that it will read then as follows:

[Interprétation]

**Le vice-président:** Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Monsieur le président, je crois que M. Hales a de bons arguments. Galt est une ville de 70,000 habitants sans service ferroviaire. Il serait bon d'ajouter cela au rapport et d'en parler en même temps que les six autres services dont il est fait mention.

**Une voix:** Comment six?**M. Whicher:** Il y a en avait six.**Une voix:** C'est indiqué au deuxième paragraphe.**M. Whicher:** Oui, au deuxième paragraphe.

**M. Rock:** Monsieur le président, je crois qu'il y a des omissions assez importantes dans ces recommandations. Le rapport commence ainsi:

Votre Comité recommande donc que tous les trains de voyageurs, supprimés le 1er novembre 1970, soient rétablis immédiatement, tel que recommandé dans plusieurs mémoires, en particulier dans celui du gouvernement de la province d'Ontario.

On y passe donc sous silence certaines recommandations faites par le gouvernement de l'Ontario. Ce dernier recommandait la mise en veilleuse de toute la question concernant les demandes de suspension de services aux voyageurs jusqu'à ce que l'étude soit terminée. C'est la partie la plus importante du mémoire du gouvernement de l'Ontario; si nous rétablissons les services déjà suspendus et que de nouvelles demandes de suspension de services aux voyageurs sont faites pour d'autres régions, nous nous retrouverons en face du même problème.

Je propose donc l'amendement suivant qu'on pourrait insérer après le mot «immédiatement».

**Une voix:** Et de plus?

**M. Rock:** Non, non. Vous pouvez rajouter «de plus» si vous le voulez ... et que soit suspendue l'étude des demandes concernant les services aux voyageurs jusqu'à ce que l'étude ci-dessous mentionnée soit terminée telle que recommandée dans plusieurs mémoires, en particulier dans celui du gouvernement de la province d'Ontario.

Dans le deuxième paragraphe de son rapport, le Comité directeur se sert du mot «rentable», efficace et adéquat. Si on donne au mot «rentable» le même sens que la Commission des transports, nous demeurerons sur nos positions actuelles. Dans le mémoire du gouvernement de l'Ontario, le mot «rentable» s'applique à toute la région; or le système ferroviaire dans la région que nous avons visitée est, du point de vue de la rentabilité, ce qu'il y a de plus rentable. Qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de passagers, c'est la région la plus rentable du Canada.

Voici, d'ailleurs, ce qu'ils en disent: ... une région donnée, et non dans le sens restreint que lui prête la comptabilité. En d'autres mots, il faudrait amender de façon appropriée la Loi nationale sur les transports, afin que l'expression «non rentable», qui qualifie le service-voyageur, soit prise dans son sens le plus large quant aux aspects économiques d'une région donnée, et non dans le sens restreint que lui prête la comptabilité. Je crois que cette recommandation du gouvernement de l'Ontario est des plus importantes.

Je crois donc, que nous devrions rayer le mot «rentable» pour que le deuxième paragraphe se lise comme suit:



## [Text]

Your Committee also recommends that a joint study group composed of federal, provincial and municipal officials be established to determine the minimum railway passenger network as defined in relationship to the most efficient and adequate transportation system making the best use of all modes of transportation at the lowest possible total cost.

• 1020

But the word "economic"—if we leave that there, we are giving the same tools to the transport commission that they are using now to discontinue the passenger services that they have.

**The Vice-Chairman:** Is there any further discussion on Mr. Rock's suggestion?

**Mr. Whelan:** Did you say "suggestion" or "suggestions"?

**Mr. Rock:** There are two suggestions.

**Mr. Whelan:** Can you read them again, please?

**Mr. Rock:** I will take the first one and read it as I recommend it.

therefore your Committee recommends that all railway passenger services which were discontinued on November 1, 1970, should be reestablished immediately, and a moratorium should be placed on all pending passenger train discontinuance applications until the study referred to hereafter is completed.

Now, we get to the hereafter.

Your Committee also recommends that a joint study composed of federal, provincial and municipal officials be established to determine a minimum railway passenger network as defined in relationship to the most ...

The word "economic" is to be taken out, and we remove that, and we say:

... to the most efficient and adequate transportation system making the best use of all modes of transportation at the lowest possible total cost.

**Mr. Hales:** May I ask a question? When you say that there should be a moratorium, do you mean on the whole of Canada?

**Mr. Rock:** Definitely, yes, the whole of Canada.

**Mr. Whelan:** You are not referring to the recommendation that many briefs had, and particularly the brief presented by the government of the Province of Ontario. You are striking them out.

**Mr. Rock:** I am sorry. I am glad you brought that up, Mr. Whelan. After the word "completed", we continue:

... as recommended in many briefs and particularly in that brief presented by the government of the Province of Ontario.

I do not strike that out. I include it because this is exactly what they were recommending, and they were criticizing the word "uneconomic". This is why I want to take that word "economic" out of the second paragraph.

## [Interpretation]

Votre Comité recommande aussi la formation d'un groupe d'étude mixte composé des représentants des gouvernements fédéral, provincial et municipal qui assurerait aux voyageurs le minimum de service ferroviaire nécessaire, compte tenu d'un système de transport efficace et adéquat qui se sert de tous moyens à sa disposition au meilleur prix de revient.

Mais, en laissant le terme «économique», nous fournissons les mêmes outils à la Commission des transports que ceux dont ils se servent présentement pour annuler les services voyageurs qu'ils possèdent déjà.

**Le vice-président:** Quelqu'un a-t-il quelque chose à ajouter à la proposition de M. Rock?

**M. Whelan:** Avez-vous dit: «Proposition» ou «propositions»?

**M. Rock:** Il y a deux propositions.

**M. Whelan:** Pouvez-vous les relire, je vous prie?

**M. Rock:** Je vais vous lire la première telle que je la recommande:

Par conséquent, le Comité recommande que tous les services voyageurs annulés le premier novembre 1970 soient rétablis immédiatement et qu'un moratoire soit institué sur toutes les demandes d'annulation des services voyageurs en suspens jusqu'à ce que l'étude à laquelle on fait allusion ci-après, soit terminée.

Nous arrivons maintenant au «ci-après».

Le Comité recommande en outre qu'une étude mixte menée par des représentants fédéraux, provinciaux et municipaux soient entreprise en vue d'établir un réseau de chemin de fer pour voyageurs défini en relation avec le ...

Nous retranchons le terme «économique» et nous disons ce qui suit:

... le système de transport le plus efficace et le plus approprié en faisant le meilleur usage de tous les moyens de transport au coût total le plus bas.

**M. Hales:** Puis-je poser une question? Quand vous parlez de moratoire, cela s'applique-t-il au Canada tout entier?

**M. Rock:** Oui, certainement, cela s'applique à l'ensemble du Canada.

**M. Whelan:** Vous ne faites pas allusion à la recommandation que contenait de nombreux mémoires, et en particulier celui qu'a soumis le gouvernement de la province de l'Ontario. Vous les éliminez.

**M. Rock:** Je suis désolé. Je suis heureux que vous posiez cette question, monsieur Whelan. Après le mot «terminé», nous poursuivons:

... ainsi qu'il a été recommandé dans de nombreux mémoires, et tout particulièrement dans celui qu'a soumis le gouvernement de la province d'Ontario.

J'en tiens compte. Je l'inclus, car c'est exactement ce que l'on recommande et l'on y critiquait le terme «non rentable». C'est pourquoi je veux éliminer le terme «économique» du second alinéa.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Is there further discussion? Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** I agree with what Mr. Rock has proposed. You will remember that last fall we heard considerable evidence about the difficulty in transporting cattle. I was involved in many of those instances at that time.

Would the Committee agree that we should put a recommendation in here that the government ask both railroad companies to look immediately into the possibility of better methods of transporting feeder cattle from western Canada to eastern points, particularly taking into account the inadequacy of feeding stations along the way? I think this was one of the main problems. I wonder if the Committee would agree to put something like that in our report.

**The Vice-Chairman:** Is there any further discussion on Mr. McKinley's suggestion?

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I agree with what Mr. Rock said. I see nothing wrong with it, and I think perhaps it makes it a bit stronger. Also I was surprised that we did not have the figure about the number of cattle that died on the way down. By the press reports there were over 1,400 calves that died.

**Mr. McKinley:** That was a very difficult situation last fall.

**Mr. Whicher:** Fourteen hundred died coming down from lack of proper care. I think a sentence in there stressing this point would be most apropos.

That is a disgusting situation, where you have that number dying, and I think it would do quite a lot of good. I agree with Mr. McKinley. I think we have to take these things one at a time, Mr. Chairman.

**Mr. Hales:** Mr. Chairman, if you want to go back to the one about Galt, I have drafted out something here that might suffice. It reads:

In view of the very strong representation made by the City of Galt which has no rail passenger service, the Committee recommends that the Toronto-Galt CPR train be included in our recommendations.

• 1025

Is that the right terminology for the Toronto-Galt CPR train? I suppose it should have a number.

**The Vice-Chairman:** Where did that train originate? Is that the train that originated in Windsor or London and went through Galt?

**Mr. Hales:** I imagine it is Montreal-Chicago, or something like that, I am not sure. However, it is Toronto to Galt that they are primarily interested in. In view of the very strong representations made by the city of Galt, which has no rail passenger service, the Committee recommends that the Toronto-Galt CPR train be included in our recommendations. That is all.

**Mr. Whelan:** Who is the member from Galt?

**The Vice-Chairman:** Max Saltsman. I was talking to him on the phone a few minutes ago and he is very interested in this suggestion.

[Interprétation]

**Le vice-président:** Y a-t-il d'autres questions? Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** Je suis d'accord avec la proposition de M. Rock. Vous vous souviendrez qu'à l'automne dernier, nous avons entendu de nombreux témoignages relatifs à la difficulté de transporter le bétail. A l'époque, je n'y ai pas participé beaucoup.

Le Comité est-il d'accord pour que nous recommandions au gouvernement de demander aux deux compagnies de chemin de fer d'envisager immédiatement la possibilité d'améliorer les méthodes de transport des animaux d'élevage de l'Ouest à l'Est du Canada et de tenir compte tout particulièrement de l'insuffisance des gares d'approvisionnement le long du trajet? Je crois que c'était là un des principaux problèmes. Je me demande si le Comité serait d'accord pour faire une recommandation de ce genre dans notre rapport.

**Le vice-président:** Y a-t-il d'autres questions sur la proposition de M. McKinley?

**M. Whicher:** Monsieur le président, je suis d'accord avec les propos de M. Rock. Je n'y vois aucun inconvénient et je crois que cela ne fait que les renforcer. J'ai été également surpris qu'on ne nous fournisse pas de statistique sur le nombre d'animaux qui sont morts en cours de route. Selon les journaux, plus de 1,400 veaux sont morts.

**M. McKinley:** L'automne dernier, cette situation était très pénible.

**M. Whicher:** Ces veaux sont morts par manque de soins appropriés. Il me paraît tout indiqué d'y ajouter une phrase qui mette cette question en valeur.

Il est inconcevable qu'on tolère ce nombre de victimes et je crois que cela ferait passablement de bien. Je suis d'accord avec M. McKinley. Monsieur le président, je crois qu'il nous faut étudier ces questions une à la fois.

**M. Hales:** Monsieur le président, permettez-moi de revenir à la question relative à Galt. J'ai rédigé quelque chose qui me paraît suffire. Cela se lit comme suit:

A la suite des fortes protestations de la part de la ville de Galt qui ne possède pas de service-voyageurs, le Comité recommande que le train du CP reliant Toronto à Galt soit compris dans nos recommandations.

Est-ce la bonne terminologie pour le train du CP Toronto-Galt? Je suppose qu'il doit avoir un numéro.

**Le vice-président:** Quel est la gare de départ? S'agit-il du train qui provenait de Windsor ou de London et qui passait par Galt?

**M. Hales:** Je crois que c'est celui de Montréal-Chicago ou quelque chose comme ça; mais je ne suis pas certain. Quoi qu'il en soit, ils sont surtout intéressés par un service entre Toronto et Galt. En ce qui concerne les demandes faites par la ville de Galt, qui n'a pas de service de voyageurs, le Comité recommande que le train du CP entre Toronto et Galt soit compris dans nos recommandations.

**M. Whelan:** Qui est le député de Galt?

**Le vice-président:** Max Saltsman. Je lui ai parlé au téléphone il y a quelques minutes et il est très intéressé par cette proposition.



[Text]

**Mr. Whelan:** He must be, he is not here!

**Mr. Hales:** I am his neighbour. No, he has another meeting to attend.

**The Vice-Chairman:** Yes. Is there any further comment on Mr. Hales' suggestion? Are you all in favour of including this as one of the recommendations? Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, on a question of order. As we only received this report this morning, and I was not with the Committee when you made your trip to southwestern Ontario, I do not feel I am in a position to vote on this report this morning, so I will stay to make up the quorum but I will not vote. I want to make it clear that I do not feel I know enough about the matter. I have not had a chance to read the report in conjunction with the evidence that you took in southwestern Ontario.

**The Vice-Chairman:** We have a further recommendation from Mr. McKinley that we direct the railroads . . .

**Mr. McKinley:** Excuse me a moment. Where it says "feeding" we should say "feeding and watering".

**The Vice-Chairman:** Mr. McKinley's recommendation is that we direct the railroads to investigate better methods of transporting feeder cattle from Western Canada to eastern points, particularly with a view to upgrading the feeding and watering stations en route and the use of some cars where cattle could be fed in the cars.

**Mr. Whelan:** As a point of information, Mr. Chairman, and maybe Mr. McKinley is aware of this, but I understand that a new group intends to take at least 50 per cent of that business away from the railroads. They are going to transport feeder cattle to Ontario by aeroplane next fall. They figure they can go from one feed area to another in six hours. They will not need any feeding and they will be able to transport them in big cargo-carrying DC-8s and have them on the farms in Ontario that quickly, and they will do it cheaper.

**An hon. Member:** Fly them in.

**Mr. Whelan:** Fly them in, yes.

**The Vice-Chairman:** Any further discussion? Mr. Danforth.

**Mr. Danforth:** On a point of information, the railway companies have already developed prototypes of a new type of car for the transport of cattle where water and feeding facilities are an integrated part of the car. I understand these will be put into service this coming season, which will make it unnecessary to stop at the various feeders stations to load and unload. It is felt that in this way the railroad will be able to provide a much quicker and more practical solution to the transport of cattle.

**Mr. McKinley:** Mr. Chairman, both Mr. Whelan's and Mr. Danforth's suggestions are all very well. I realize that the CNR is doing some research work on these cars but I think it is our duty, in view of the evidence that we heard and the situation we knew about last fall, to try to speed that process up a bit, if possible.

[Interpretation]

**M. Whelan:** Il doit l'être, il n'est pas ici!

**M. Hales:** Je suis son voisin. Il doit assister à une autre rencontre.

**Le vice-président:** Oui. Y a-t-il d'autres commentaires sur la proposition de M. Hales? Êtes-vous tous d'accord pour que nous la comprenions dans nos recommandations? Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur le président, un rappel au Règlement. Comme nous n'avons reçu ce rapport que ce matin, je n'étais pas avec le Comité lorsqu'il a fait son voyage dans le sud-ouest de l'Ontario, je ne crois pas que je sois en position pour voter ce rapport ce matin; par conséquent, je resterai pour faire le quorum, mais je ne voterai pas. Je veux vous souligner que je ne suis pas assez au courant de la question. Je n'ai pas eu la chance de comparer ce rapport avec les témoignages que vous avez recueillis dans le sud-ouest de l'Ontario.

**Le vice-président:** Il y a une autre recommandation de M. McKinley selon laquelle nous devrions enjoindre . . .

**M. McKinley:** Excusez-moi. Lorsqu'on lit «affouragement», il faudrait lire «affouragement et abreuvement».

**Le vice-président:** M. McKinley recommande que nous obligions les chemins de fer à trouver de meilleures méthodes pour le transport du bétail de l'Ouest du Canada vers l'Est, particulièrement en vue d'améliorer les stations d'affouragement et d'abreuvement en route et l'emploi de certains wagons où le bétail pourrait être nourri.

**M. Whelan:** Afin de vous renseigner, monsieur le président, et peut-être M. McKinley est-il au courant, je crois comprendre qu'un nouveau groupe de l'intention d'enlever aux chemins de fer 50 p. 100 de ses opérations. Il veut transporter le bétail en Ontario en avion, l'automne prochain. Il pense pouvoir transporter ces animaux d'un pâturage à l'autre en moins de six heures. Il n'aura besoin d'aucun affouragement et sera capable de les transporter dans de gros DC-8 pour moins cher.

**Une voix:** Les transporter par avion.

**M. Whelan:** Les transporter par avion, en effet.

**Le vice-président:** Avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Danforth:** A titre de renseignement, les compagnies de chemins de fer ont déjà mis au point des prototypes d'une nouvelle sorte de wagons pour le transport du bétail, dans lequel des installations pour la nourriture et l'eau font partie du wagon. Je crois qu'ils seront mis en service à la prochaine saison; ils n'auront pas besoin d'arrêter aux différentes stations d'affouragement pour charger et décharger le bétail. On croit que, de cette façon, les chemins de fer seront capables de fournir une solution plus pratique au transport du bétail.

**M. McKinley:** Monsieur le président, les propositions de MM. Whelan et Danforth sont très bonnes. Je pense que le CN fait des recherches sur le même genre de wagons; mais je crois qu'il est de notre devoir, à la suite des témoignages que nous avons entendus et de la situation dont nous avons été témoins l'automne dernier, d'essayer d'accélérer cette étude, cela est possible.

[Texte]

• 1030

**Mr. Whelan:** We agree that the only thing that makes CNR move is competition.

**The Vice-Chairman:** Will we include Mr. McKinley's recommendation regarding the transporting of cattle from western Canada?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** I do not know if a decision was made on the . . .

**The Vice-Chairman:** We are coming to that, Mr. Rock.

**Mr. Rock:** I have it written out here. I will include the words "in Canada" as suggested by Mr. Hales. Do you want me to read it completely again?

**The Vice-Chairman:** Yes.

**Mr. Rock:** I would like to have a decision on this. This is the first paragraph of the recommendations, and I quote:

Therefore your Committee recommends that all rail passenger services which were discontinued on November 1, 1970 should be re-established immediately, a moratorium should be placed on all pending passenger train discontinuance applications in Canada, until the study referred to hereafter is completed, as recommended in many briefs and particularly in that brief presented by the Government of the Province of Ontario.

**The Vice-Chairman:** Is there any discussion on Mr. Rock's suggestion?

Those in favour of including it as part of the report?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** Your second suggestion, Mr. Rock?

**Mr. Rock:** The second suggestion is a simple thing: to just remove the word "economic".

**The Vice-Chairman:** Delete the word "economic"?

**Mr. Rock:** Delete the word "economic" from the second paragraph of the recommendations.

**The Chairman:** Is there any discussion on the second suggestion?

**Mr. Rock:** I will repeat the reason for this.

In the fourth of the recommendations by the Government of Ontario, they say:

Appropriate amendment should be made to the National Transportation Act so as to ensure that the term "uneconomic" as applied to a railway passenger service is defined in its widest sense in relationship to the economy of the region involved rather than its narrow bookkeeping sense as at present.

So, if we want to follow that up, we would have to remove that word "economic", because if we leave it in there, we will be giving back the tools that the Canadian Transport Commission had and will be back to the same problems that we have at present.

[Interprétation]

**M. Whelan:** C'est vrai, la seule chose qui puisse pousser le CN à agir, c'est la concurrence.

**Le vice-président:** Allons-nous inclure la recommandation de M. McKinley relative au transport du bétail de l'Ouest du Canada?

**Des voix:** Adopté.

**Le vice-président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Je ne sais pas si on a pris une décision à propos de . . .

**Le vice-président:** Nous y arrivons, monsieur Rock.

**M. Rock:** Je l'ai écrit. Comme l'a suggéré M. Hales, j'inclurai les mots «au Canada». Voulez-vous que je le lise à nouveau en entier?

**Le vice-président:** Oui.

**M. Rock:** J'aimerais que nous prenions une décision à ce sujet.

Voici le premier paragraphe des recommandations, et je cite:

Votre Comité recommande donc que tous les trains de voyageurs, supprimés le 1<sup>er</sup> novembre 1970, soient rétablis immédiatement, et qu'on laisse en suspens toutes les demandes de suppressions de service-voyageurs reçues pour le Canada, jusqu'à ce que l'étude mentionnée ci-après soit terminée, tel que recommandé dans plusieurs mémoires, en particulier dans celui du gouvernement de la province d'Ontario.

**Le vice-président:** Est-ce que quelqu'un aimerait discuter la suggestion de M. Rock?

Quels sont ceux qui voudraient faire inclure ce texte dans le rapport?

**Des voix:** Adopté.

**Le vice-président:** Quelle est votre seconde suggestion, monsieur Rock?

**M. Rock:** Ma seconde suggestion est très simple: il s'agit de supprimer le mot «rentable».

**Le vice-président:** Supprimer le mot «rentable»?

**M. Rock:** Qu'on supprime le mot «rentable» du deuxième paragraphe des recommandations.

**Le président:** Est-ce que quelqu'un aimerait discuter de cette seconde suggestion?

**M. Rock:** Je vais répéter la raison de ma demande.

Dans la quatrième recommandation du gouvernement d'Ontario, on dit:

Il faudrait amender de façon appropriée la Loi nationale sur les transports afin que l'expression «non rentable», qui qualifie le service-voyageurs, soit prise dans son sens le plus large quant aux aspects économiques d'une région donnée, et non dans le sens restreint que lui prête la comptabilité.

Donc, si nous voulons faire suite à cela, il nous faut supprimer le mot «rentable»; sinon, ce serait remettre la question entre les mains de la Commission canadienne des transports, et nous nous retrouverions avec les mêmes problèmes que nous avons actuellement.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Mr. Whelan.

**Mr. Whelan:** Can I ask a question, Mr. Chairman? Are you going to leave in there the words:

... system making the best use of all modes of transportation at the lowest possible total cost

**Mr. Rock:** Yes.

**Mr. Whelan:** Does that mean bus transportation and everything?

**Mr. Rock:** Yes. In that area there were a lot of complaints about bus transportation: that where they expected bus transportation systems, they are not working; and that they would prefer to bring back the passenger service, because what they had been promised and what they got ...

**Mr. Whelan:** You are giving the railways an "out" if you use "all modes", because if they provide an efficient and adequate service, it will be economic. By "all modes", you are giving them an "out" to accept something other than rail service.

**Mr. Rock:** The point is, though, the deletion of the word "economic", so that the recommendation reads now:

Your Committee also recommends that a joint study group composed of Federal, Provincial and Municipal officials be established to determine a minimum rail passenger network as defined in relationship to the most efficient and adequate transportation system making the best use of all modes of transportation at the lowest possible total cost.

**The Vice-Chairman:** Mr. Rock, are you not, here, thinking about using bus transportation as feeder lines to the main rail line? Is that not your general idea?

**Mr. Rock:** Yes, exactly. You would have this co-ordination which does not exist right now. So I think we should leave that in there.

**The Vice-Chairman:** This was the general complaint we heard up in that area.

**Mr. Rock:** You are right, Mr. Chairman.

**Mr. Whelan:** I think it is ambiguous.

**The Vice-Chairman:** Mr. Hales.

**Mr. Hales:** I have one word that I would like to add. After the word "established", in that same paragraph, I would add "immediately", so that it will read:

Your Committee also recommends that a joint study group composed of Federal, Provincial and Municipal officials be established immediately.

[Interpretation]

**Le vice-président:** Monsieur Whelan.

**M. Whelan:** Puis-je poser une question, monsieur le président? Allons-nous laisser les mots:

... un système de transport des plus adéquats qui tiendrait compte de tous les moyens de transport, et les utiliserait de telle sorte que le prix de revient en fut le plus bas possible.

**M. Rock:** Oui.

**M. Whelan:** Est-ce que cela inclut le transport par autobus et tout le reste?

**M. Rock:** Oui. Dans cette région, de nombreuses personnes se sont plaintes du transport par autobus: ainsi où l'on s'attend à un bon système de transport par autobus, celui-ci ne fonctionne pas; et les gens préféreraient qu'on rétablisse le service ferroviaire parce qu'entre ce qu'on leur a promis et ce qu'ils ont obtenu ...

**M. Whelan:** Si vous employez tous les moyens de transport, vous ménagez aux chemins de fer une voie de sortie car s'ils procurent un service efficace et adéquat, ce sera rentable. Mais si vous laissez entendre tous les moyens de transport, ils pourront alors proposer un mode de transport autre que celui par voie ferrée.

**M. Rock:** Mais si nous supprimons le mot «rentable», la recommandation se lira alors comme suit:

Votre Comité recommande également que soit formé un groupe d'étude mixte, composé de hauts fonctionnaires des gouvernements fédéral, provincial et municipal, chargé d'établir un service de chemins de fer destiné aux voyageurs. Cela créerait un système de transport des plus adéquats qui tiendrait compte de tous les moyens de transport, et les utiliserait de telle sorte que le prix de revient en fut le plus bas possible.

**Le vice-président:** Monsieur Rock, ne songez-vous pas à utiliser les autobus comme un moyen d'accès à la principale ligne de chemins de fer? N'est-ce pas là en gros votre idée?

**M. Rock:** Oui, c'est exact. Il existerait alors une certaine coordination qu'on ne trouve pas maintenant. Je pense donc que nous devrions laisser le texte tel quel.

**Le vice-président:** C'est en général de quoi se plaignaient les gens dans la région.

**M. Rock:** Vous avez raison, monsieur le président.

**M. Whelan:** Je crois que c'est ambigu.

**Le vice-président:** Monsieur Hales.

**M. Hales:** J'aimerais ajouter quelque chose. Après les mots «que soit formé», dans le même paragraphe, j'ajouterais «immédiatement», afin que cela se lise comme suit:

Votre Comité recommande également que soit formé immédiatement un groupe d'étude mixte, composé de hauts fonctionnaires des gouvernements fédéral, provincial et municipal ...

[Texte]

**Mr. Rock:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** I would like to make a further suggestion that federal, provincial, municipal and employees of both railroads—they have a lot of knowledge of what is going on in the railroad field—should be included in some of these studies.

**An hon. Member:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** The men who are operating the trains know exactly what is going on.

**Mr. Hales:** After municipal add what?

**The Vice-Chairman:** Railway employees.

**Mr. Hales:** Railway employees.

**The Vice-Chairman:** Are you in favour of that suggestion?

**Mr. Rock:** Yes, I agree.

**The Vice-Chairman:** They have a lot of knowledge of the trains that are operating and everything else. Mr. Stewart.

**Mr. Stewart (Cochrane):** Do you think it might be advisable to mention a "representation" of employees?

**The Vice-Chairman:** Do you agree with that?

**An hon. Member:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** All those in favour.

**An hon. Member:** We are all in favour.

**Mr. Rock:** When you say that a joint study group composed of federal, provincial and municipal officials, ...

**Mr. Hales:** And representatives.

**Mr. Rock:** ... and representatives of the railway employees ...

**Mr. Danforth:** You could put representatives before the federal, provincial and municipal officials and then railway employees. Put the representatives before the group, composed of representatives of federal, provincial and municipal officials and railway employees.

**Mr. Rock:** Right.

**Mr. Danforth:** Then you have it.

**The Vice-Chairman:** Do you agree with Mr. Rock's second suggestion?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Mr. Whelan has used the word "ambiguous" and I think that covers our report, but I am not going to object. There is not a snowball's chance that they are going to put all these trains back on. They have not got the equipment, the tracks are not in shape and everything else. However, if that is not done then we are saying we want a committee set up to see what can be done and we discussed in our meetings the improved condition of the track from Guelph to Douglas Point. They have improved that track to take heavy freight and so on. It is in excellent condition, great shape to put a passenger train on, and I cannot see any reason why they could not put a passenger train on there immediately from Guelph to Douglas Point.

[Interprétation]

**M. Rock:** D'accord.

**Le vice-président:** De plus, il suggère que quelques-unes de ces études soient effectuées par des fonctionnaires fédéraux, provinciaux et municipaux, ainsi que par des employés des deux sociétés ferroviaires, puisqu'ils connaissent bien ce qui se passe dans le domaine des chemins de fer.

**Une voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Les personnes qui assurent le fonctionnement des trains savent bien ce qui se passe.

**M. Hales:** Qu'est-ce que vous ajoutez après «municipaux»?

**Le vice-président:** Les employés des sociétés ferroviaires.

**M. Hales:** Les employés des sociétés ferroviaires.

**Le vice-président:** Êtes-vous d'accord avec cette proposition?

**M. Rock:** Oui.

**Le vice-président:** Ils connaissent bien tout ce qui concerne l'exploitation des trains. Monsieur Stewart.

**M. Stewart (Cochrane):** Pensez-vous qu'il serait préférable d'indiquer une «représentation» des employés?

**Le vice-président:** Êtes-vous d'accord?

**Une voix:** Oui.

**Le vice-président:** Êtes-vous tous d'accord?

**Une voix:** Nous sommes tous d'accord.

**M. Rock:** Lorsque vous parlez d'un groupe d'étude mixte, formé de fonctionnaires fédéraux, provinciaux et municipaux ...

**M. Hales:** Et de représentants.

**M. Rock:** ... et de représentants des employés des sociétés ferroviaires ...

**M. Danforth:** On pourrait placer «représentants» devant les fonctionnaires fédéraux, provinciaux et municipaux, et ensuite indiquer les employés des sociétés ferroviaires. Placez «représentants» devant tout le groupe, et cela donnera: formé de représentants des fonctionnaires fédéraux, provinciaux et municipaux et des employés des sociétés ferroviaires.

**M. Rock:** D'accord.

**M. Danforth:** Vous l'avez.

**Le vice-président:** Êtes-vous d'accord avec la deuxième proposition de monsieur Rock?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Monsieur Hales.

**M. Hales:** Monsieur Whelan s'est servi du mot «ambigu» pour décrire notre rapport et je ne m'y oppose pas. Il n'y a plus aucune possibilité de remettre tous ces trains en service. Les sociétés disent qu'elles n'ont pas le matériel nécessaire, que les voies ne sont plus en bon état et ainsi de suite. Cependant, si cela ne se fait pas, de notre côté, nous voulons former un comité afin d'étudier ce qui peut être fait et nous avons discuté, lors de nos réunions, de l'amélioration de la voie entre Guelph et Douglas Point, qui peut maintenant porter de lourdes charges. Elle est en excellente condition et son état permettrait d'y faire circuler des trains de voyageurs. A mon avis, rien n'explique pourquoi on ne pourrait établir immédiatement un service-voya-



## [Text]

It would be a good feeder line for that whole area because the bus lines could come in and connect with it.

I would like to see our Committee say in here that this is feasible and possible and request that it be done. It sort of knocks out this first paragraph where we say:

... recommends that all passenger services be put back on.

I do not think there is a snowball's chance of the CN's doing that, but they might do the other.

**The Vice-Chairman:** Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, of course they will do it if the Canadian Transport Commission orders them to do it, that is the point. I have some difficulty imagining all the passenger trains going back on, but when 20 members of Parliament from all parties in the House sign a unanimous recommendation surely this is one instance when we should dig in. If the CN or the CP say that their tracks are not in shape they had better get them in shape as quickly as possible.

I agree with Mr. Hales about Douglas Point. They have spent hundreds of thousands of dollars on that line, maybe more, because the heaviest freight in Canada goes through there now.

**Mr. Whelan:** Not a lot.

**Mr. Whicher:** It is true.

**Mr. Whelan:** Not of freight.

• 1040

**Mr. Whicher:** Well, there is a lot of freight. I suggest we recommend that these trains all go back on, as in the brief. I stand for a showdown with these railways and let us have it right now.

**Mr. McKinley:** I would have to say, Mr. Chairman, that the stretch of track Mr. Hales mentioned may be in better shape to take increased traffic in heavy loads but it was my understanding the track that goes from Stratford to Mitchell, Seaforth, Clinton and Goderich carries a lot of freight every day and is in perfect shape for passenger trains to go on. There are no parking facilities at Stratford, we heard that too. More people will use trains if they put them back on now.

**The Vice-Chairman:** Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Let me put it this way as maybe sort of a compromise. The Committee recommend that a passenger train be put on immediately, you could say, from Toronto to Douglas Point, and that steps be taken to put the other lines in operation at the earliest possible time.

**Mr. Rock:** Why? The recommendation here says that all railway passenger service which was discontinued on November 1 should be re-established immediately.

**Mr. Hales:** I am all for that but it ...

**Mr. Rock:** Someone says that they have not got the equipment, well, they had the equipment when they removed the service so they must have that equipment somewhere in the yards.

## [Interpretation]

geurs entre Guelph et Douglas Point. Cette ligne pourrait très bien desservir toute la région puisque les réseaux d'autobus pourraient assurer la correspondance.

J'aimerais bien que notre comité dise tout de suite que cela peut se faire et qu'il fasse une demande en ce sens. On pourrait en quelque sorte supprimer le premier paragraphe où nous écrivons:

... recommande le rétablissement de tous les services-voyageurs.

Selon moi, il est tout à fait impossible que le CN le fasse, mais il peut faire autre chose.

**Le vice-président:** Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Il le fera si la Commission canadienne des transports le lui ordonne. Je ne pense pas que tous les services-voyageurs seront rétablis, mais puisque 20 députés, représentant tous les partis de la Chambre, signent une recommandation à cet effet, c'est sûrement un cas que nous devons étudier. Si le CN ou le CP affirment que leurs voies ne sont pas en assez bon état, ils devront les remettre en état le plus rapidement possible.

Je suis d'accord avec monsieur Hales au sujet de Douglas Point. On a dépensé des centaines de milliers de dollars pour cette voie, et peut-être davantage, parce qu'elle reçoit les convois les plus lourds du Canada.

**M. Whelan:** Il n'y en a pas beaucoup.

**M. Whicher:** C'est exact.

**M. Whelan:** Pas de marchandises.

**M. Whicher:** Il y a beaucoup de transport de marchandises. Je propose qu'on recommande la remise en service de tous ces trains, conformément au mémoire. Mon opinion est que nous devrions mettre carte sur table avec ces compagnies de chemin de fer, et cela immédiatement.

**M. McKinley:** Monsieur le président, la voie ferrée dont M. Hales a parlé est peut-être en assez bonne condition pour supporter des charges plus lourdes mais je crois que celle qui relie Stratford à Mitchell, Seaforth, Clinton et Goderich permet tous les jours le transport d'une grande quantité de marchandises et pourrait sans aucun doute être empruntée par les trains de passagers. On nous dit aussi qu'il n'y a aucun terrain de stationnement à Stratford. Plus de gens utiliseront les trains si on les remet en service maintenant.

**Le vice-président:** Monsieur Hales.

**M. Hales:** Permettez-moi de proposer une sorte de compromis. Vous pourriez écrire: Le Comité recommande qu'un train de passagers soit mis en service immédiatement entre Toronto et Douglas Point, et qu'on prenne toutes les mesures nécessaires pour que les autres lignes soient mises en service le plus tôt possible.

**M. Rock:** Pourquoi? La recommandation demande que tous les services de passagers interrompus le 1<sup>er</sup> novembre soient remis sur pied immédiatement.

**M. Hales:** Je suis tout à fait d'accord mais je ...

**M. Rock:** L'une des compagnies dit qu'elle n'a pas le matériel nécessaire, eh bien, elle l'avait quand elle a interrompu le service, elle doit bien l'avoir gardé quelque part.

[Texte]

**Mr. Hales:** No, it is all gone.

**Mr. Rock:** Gone where? Did they sell it for scrap?

**Mr. Hales:** I am one of those who likes to ask for something I think there is a chance of getting and I also agree with Mr. Whicher that it is time we told the CTC what they should do. We are the elected representatives and we are in a position to tell them what they should do. But the same token, I would like to ask for something I think we can get immediately in the hope of having a little more added to it. Now, I will go along with the Committee but those are my thoughts. Maybe we should take a firm stand and say we want them all put on and you put them on, and that is it.

**Mr. Rock:** Well, that is what the brief says.

**The Vice-Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** In your hearings, did you have any evidence with respect to the cost and potential revenue of the passenger services? As you know, under the Railway Act, it seems to me that if we ask the CTC to order, or the government to order these trains back on and they are losing money, in effect, we are subsidizing the trains. Should you not put in the report to what extent a subsidy would be required to run these trains so then we know exactly what we are doing?

Mr. Hales is with the Public Accounts Committee. He knows the importance of us voting for things that we know the exact cost of what we are recommending. If we are recommending that all these trains be put back on, should we not know what the cost to the public treasury should be? It seems to me we are not making a very worthwhile report if we are asking for all these trains to go back on and we do not know what expenditures are involved.

**The Vice-Chairman:** Well, Mr. Allmand, it was stated to members of the Committee that this was the bread basket of Canada. They were making money on the freight and on the express. Correct?

**Mr. Danforth:** Exactly.

**The Vice-Chairman:** The figure which was quoted, \$750,000, was the loss on the passenger rail service in that area. That was one of the reasons why it was taken off, plus the fact that when the CNR and the CPR made application, they thought they would go for the subsidy. Instead of that, the CTC crossed them up and ordered them to take the trains off. However, the general impression of everybody up there is that the railroads were definitely making money on the freight service and the express and therefore one service should kind of balance the other.

**Mr. Allmand:** Well, now that is the type of thing, Mr. Chairman, I think we should put in our report because if I were reading this report and I saw this recommendation without the kind of backup material you are giving me now, I would be a bit suspicious. I think you should put in the report something with respect to the cost, the fact that the freight and the express is making a profit and put down what the evidence indicated to you, that the freight is making a profit of so much and that the express is

[Interprétation]

**M. Hales:** Non, elle ne l'a plus.

**M. Rock:** Comment? L'a-t-on écoulé à la ferraille?

**M. Hales:** Je suis de ceux qui demandent quelque chose seulement quand ils ont une chance de l'obtenir et je conviens avec M. Whicher qu'il est temps que nous disions à la Commission canadienne du transport ce qu'elle devrait faire. Nous sommes les représentants élus du peuple et nous avons le droit de leur dire ce qu'ils devraient faire. J'aimerais que nous demandions quelque chose que nous pouvons obtenir, dans l'espoir d'obtenir un peu plus. Je me conformerai cependant à la décision du Comité, mais voilà ce que je pense. Peut-être devrions-nous prendre une position ferme, demander qu'on remette tous les trains en service et c'est ce qu'on fera, voilà tout.

**M. Rock:** Mais c'est ce que le mémoire demande.

**Le vice-président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Au cours de vos réunions, avez-vous reçu des témoignages au sujet du coût et des recettes possibles des services de passagers? Comme vous le savez, au terme de la Loi sur les chemins de fer, il me semble que si nous demandons à la Commission canadienne des transports ou au Gouvernement d'ordonner que ces trains soient mis en service, et que ces services sont déficitaires, nous subventionnons les trains. Ne pourriez-vous pas indiquer dans le rapport dans quelles mesures il faudra accorder une subvention pour assurer le fonctionnement de ces trains, de façon à ce que nous sachions exactement ce que nous faisons?

M. Hales fait partie du Comité des comptes publics. Il sait combien il est important que nous connaissions avant de voter le coût exact des mesures que nous recommandons. Si nous recommandons que tous ces trains soient remis en service, ne devrions-nous pas savoir ce qu'il en coûtera au Trésor public? Il me semble que notre rapport n'a pas grande valeur si nous demandons la remise en service des trains et que nous ne savons pas quelles dépenses cela entraînera.

**Le vice-président:** Monsieur Allmand, on nous a dit, qu'il s'agissait d'une chose vitale pour le Canada. Les compagnies tirent des bénéfices des services de marchandises et des express. Est-ce exact?

**M. Danforth:** C'est exact.

**Le vice-président:** Le chiffre de 750,000 dollars qu'on a cité représentait les pertes du service du train de passagers dans cette région. C'est l'une des raisons pour lesquelles ce service a été interrompu; il y a aussi le fait que lorsque le CN et le CP ont présenté leurs demandes, ils croyaient pouvoir obtenir la subvention. Bien au contraire, la Commission canadienne des transports est allée à l'encontre de leur projet et leur a ordonné d'interrompre leurs services. Cependant, presque tout le monde croit que les compagnies de chemins de fer tiraient vraiment des bénéfices des services de marchandises et de l'express et que cela devrait par conséquent compenser les pertes d'un autre service.

**M. Allmand:** Monsieur le président, je crois que c'est le genre de chose que nous devrions mettre dans notre rapport, parce que si je lisais cette recommandation dans le rapport sans avoir les renseignements que vous me donnez maintenant, je me méfierais un peu. Je crois que vous devriez insérer dans le rapport les renseignements relatifs au coût, dire que les services de marchandises et d'express rapportaient des bénéfices, en donnant les chiffres dont les témoins vous ont fait part, parce que tout cela donnera



## [Text]

making a profit of so much, because that is going to help your recommendations. If you just put these recommendations in, I am inclined to agree with Mr. Hales that there will not be a snowball's chance in hell of ever getting these accepted without strong arguments in respect of financing. People will not buy it if they think you are recommending that all these services be put back on and they do not know what the monetary implications are.

• 1045

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, when we make a report to the government we cannot back it up with all the facts, as in the case of a brief presented by a lawyer. This is a recommending committee. All the evidence is in the report. We cannot dot all the "i's" and cross all the "t's". This is just a basic recommendation and the evidence can be found in the report to the Committee.

**Mr. Allmand:** If the Committee thinks this way, Mr. Chairman, that is fine.

**Mr. Leblanc (Laurier):** Mr. Chairman, I do not quite agree with Mr. Danforth. The evidence is there and we, in our report, can make a synopsis of what has been said, and this is it.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, I believe the fourth recommendation of the Province of Ontario covers that well, and their brief covers it well. I will repeat the fourth recommendation again:

Appropriate amendments should be made to the National Transportation Act so as to ensure that the term "uneconomic" as applied to the railway passenger service is defined in its widest sense in relation to the economy of the region involved rather than the narrow bookkeeping sense as at present.

This is why we are coming out with these recommendations.

**The Vice-Chairman:** Was this not outside our terms of reference?

**Mr. Rock:** No, I do not think so.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, before we conclude this general discussion may I suggest an amendment to the last paragraph before the meeting adjourns at 11 o'clock.

**The Vice-Chairman:** What is your suggestion?

**Mr. Rock:** Could we complete this second paragraph as it is going to be adopted, now that there are certain additions to it? The first paragraph was adopted by the Committee but there were some additions to the second paragraph and I do not think we actually completed the adoption of it. It reads as follows so far:

Your Committee also recommends that a joint study group composed of representatives of the federal, provincial and municipal officials . . .

**The Vice-Chairman:** That was adopted, Mr. Rock.

## [Interpretation]

de la force à vos recommandations. Si vous vous contentez d'inscrire ces recommandations, je crois avec M. Hales que vous n'aurez pas la moindre chance de les faire accepter sans de solides arguments financiers. Les gens le refuseront s'ils pensent que vous recommandez la reprise de tous ces services sans en indiquer les implications financières.

**M. Danforth:** Monsieur le président, lorsque nous rédigeons un rapport pour le gouvernement, nous ne pouvons pas apporter toutes les preuves à l'appui comme c'est le cas dans un mémoire présenté par un avocat. Si c'est un comité qui a pour but de faire des recommandations. Toutes les preuves sont dans le rapport. Nous ne pouvons en donner tout le détail par point et par mesure; ce ne sont que des recommandations de base et les preuves peuvent être trouvées dans le rapport au Comité.

**M. Allmand:** Si c'est l'avis du Comité, monsieur le président, c'est très bien.

**M. Leblanc (Laurier):** Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec M. Danforth. Les preuves sont là, et dans notre rapport, nous pouvons fournir une synopsis de tout ce qui a été dit. Voilà.

**M. Rock:** Monsieur le président, je crois que la quatrième recommandation, ainsi que le mémoire de la province de l'Ontario, embrasse tout le problème. Je vais vous répéter la quatrième recommandation telle qu'elle est formulée:

Des recommandations appropriées devraient être apportées à la Loi sur les transports nationaux afin de s'assurer que le terme «non rentable», tel qu'il est appliqué au service des passagers par train, soit défini dans son sens le plus large relativement à l'économie d'une régie plutôt que dans son sens le plus étroit, dans le sens de la comptabilité, tel qu'on le formule actuellement.

Voilà pourquoi nous vous présentons ces recommandations.

**Le vice-président:** Est-ce que ceci n'est pas en dehors de nos attributions?

**M. Rock:** Non, je ne le crois pas.

**M. Danforth:** Monsieur le président, avant de clore la discussion, puis-je proposer une modification au dernier paragraphe?

**Le vice-président:** Que suggérez-vous?

**M. Rock:** Pourrait-on compléter ce deuxième paragraphe maintenant qu'on a adopté des propositions supplémentaires. Le premier paragraphe a été adopté par le Comité, mais nous avons fait quelques additions au deuxième paragraphe et je ne crois pas que nous en ayons terminé l'adoption. Il se lit comme suit:

Votre Comité recommande également la formation d'un groupe d'étude composé des représentants des fonctionnaires fédéraux, provinciaux et municipaux . . .

**Le vice-président:** Cela a été adopté, monsieur Rock.

[Texte]

**Mr. Rock:** This was adopted?

and railway employees be established immediately.

**The Vice-Chairman:** That was adopted.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, in the last paragraph your Committee recommends that departmental officials concerned with ferry services, river erosion and airport upgrading study the problems expressed during the Chatham hearings by municipal officials. I would like to recommend that the Committee go even further on that. After where it says "expressed during the Chatham hearings by municipal officials", I would like the Committee to consider adding "to determine the feasibility of early and practical solutions to these serious problems". I would like to see the officials not only directed to studying the problems—there have been a whole series of studies on the problems...

**Mr. Rock:** I agree with that.

**Mr. Danforth:** ... but also directed to seeing whether or not there can be feasible solutions provided to these problems at an early date.

**The Vice-Chairman:** Would you put that in writing, Mr. Danforth?

**Mr. Danforth:** I have it in writing, sir.**The Vice-Chairman:** Thank you.

Is it agreed to put in as the final paragraph:

Your Committee further recommends that departmental officials concerned with ferry service, river erosion and airport upgrading study the problems to determine the feasibility of early and practical solutions to these serious problems.

**Some hon. Members:** Agreed.**The Vice-Chairman:** Mr. Hales.

• 1050

**Mr. Hales:** Mr. Whicher and Mr. McKinley are the two people who are primarily affected in this area. I would like to ask them if they would not agree that if this Committee were to demand that the CTC advise the Canadian National Railways that a passenger rail service be instituted immediately on the Toronto-Guelph-Douglas Point line, and then go on to say:

And, further, that your Committee also recommends that a joint study group composed of federal, provincial and municipal officials be established immediately to determine a minimum rail passenger network as defined in relationship to the most efficient manner of transportation, making the best use of all modes of transportation at the lowest possible cost.

In other words, we say, "Put that line on right now", and then we say, "You set up a joint committee to study the feasibility of these feeder lines into that particular line". If we did that I think we should stand a pretty good chance of getting that passenger line on right away, one line, and then a study group to see about the feeder lines input, or a bus, or whatever, so that Owen Sound and other cities could feed into it. If we were to ask them to put on the whole six lines I think we would be asking for the impossible, but if we ask for one main line I think we could get it, and if we demand that that be put on right away. Those people up there have to have service. With respect to what

[Interprétation]

**M. Rock:** Croyez-vous?

et que les employés des chemins de fer soient rétablis immédiatement dans leurs fonctions.

**Le vice-président:** Ceci a été adopté.

**M. Danforth:** Monsieur le président, dans le dernier paragraphe, votre Comité propose que les fonctionnaires du département engagés dans le service de traversiers, dans l'érosion des plages et dans l'amélioration des aéroports, étudient le problème au cours des audiences des témoins à Chatham. Dans le paragraphe, on peut lire: «exprimé au cours des audiences tenues à Chatham par les fonctionnaires municipaux», j'aimerais que le Comité prenne en considération l'addition des mots suivants: «afin de déterminer la possibilité de solutions rapides et pratiques à ces sérieux problèmes». Je voudrais que ceci comprenne non seulement les fonctionnaires engagés directement dans ces études, mais, comme il y a eu toute une série d'études sur ces problèmes...

**M. Rock:** J'en conviens avec vous.

**M. Danforth:** ... mais que ces fonctionnaires essaient dans la mesure du possible, de trouver dans le plus bref délai une solution à ces problèmes.

**Le vice-président:** Voudriez-vous prendre ceci par écrit, monsieur Danforth?

**M. Danforth:** Je l'ai ici par écrit, monsieur.**Le vice-président:** Merci.

Il est convenu de mettre au paragraphe final les mots suivants:

En outre, votre Comité recommande que les fonctionnaires du ministère engagé dans le service de traversiers, dans l'érosion des plages et dans l'amélioration de aéroports, étudient les problèmes afin de déterminer la possibilité de solutions rapides et pratiques à ces problèmes sérieux.

**Des voix:** Oui.**Le vice-président:** Monsieur Hales.

**M. Hales:** M. Whicher et M. McKinley sont les deux personnes les plus directement concernées dans cette région. J'aimerais leur demander s'ils seraient d'accord pour que le Comité exige que la Commission canadienne des transports demande au Canadien national de mettre immédiatement sur pied un service-voyageurs entre Toronto Guelph et Douglas Point, et:

Et que le Comité recommande également qu'un groupe d'études composé de fonctionnaires fédéraux, provinciaux et municipaux soit formé immédiatement afin d'établir un réseau minimum de trains de voyageurs le plus efficace possible, en utilisant au mieux tous les moyens de transport au coût le plus bas possible.

En d'autres termes, nous leur disons: «Mettez cette ligne en service immédiatement», puis «Vous mettez sur pied un Comité conjoint afin d'étudier la possibilité d'ajouter des lignes secondaires à cette première ligne.» Je crois qu'ainsi nous aurions une très bonne chance d'obtenir cette ligne de trains de voyageurs immédiatement, puis de mettre sur pied un groupe d'études afin d'ajouter des lignes secondaires, ou un service d'autobus, ou quelque chose de ce genre, de façon à ce que Owen Sound et d'autres villes puissent s'y rattacher. Si nous leur demandions d'établir 6 lignes complètes je crois que nous demanderions l'impossible, mais si nous demandons une ligne principale, je crois que



[Text]

Mr. Allmand said about the cost, the people in that area are taxpayers and they are entitled to some transportation service. They are not getting it now, and the other people of Canada have to subsidize it and give them transportation service. They are entitled to it and they should have it. I think the CTC would think that it is a fair request, to put one line on, and to set up a committee to see what can be done.

**The Vice-Chairman:** Mr. Hales and Mr. Whicher, where would this line terminate? Would it terminate at Douglas Point?

**Mr. Whicher:** I cannot tell you. We have never had passenger service into Douglas Point, to my knowledge.

**Mr. Hales:** It would terminate at Douglas Point.

**Mr. Rock:** Is this new passenger service on that line?

**The Vice-Chairman:** Order.

**Mr. Rock:** There was none before, not at Douglas Point. This is a new one. I think we should make a special paragraph for that and leave everything else as is.

**Mr. Hales:** No, you have to take out this paragraph:

The Committee recommends that all passenger services that were discontinued be re-established. You take that out.

**Mr. Rock:** The people were asking for the whole area.

**The Vice-Chairman:** I suggest that we make a further recommendation regarding...

**Mr. Rock:** The Government of Ontario asked the same thing.

**Mr. Hales:** Leave the paragraph in that says that they all be re-established and then say, "However, if this is not possible or feasible, this one line be put in."

**Mr. Rock:** Then we are defeating the purpose.

**The Vice-Chairman:** Mr. McKinley.

**Mr. McKinley:** In fact, this suggestion is asking me to agree to a recommendation that we completely circumvent any service to the county of Huron whatsoever and provide immediate service to parts of the counties of Bruce and Wellington. I simply could not agree to that. I am referring to the railway line, as I mentioned, from Stratford up through Goderich, Clinton and Mitchell. Seaforth is in just as good shape to carry passenger service, and I would suggest it is a more heavily populated area of the country and is going to be more heavily populated. There is a big complex starting up outside Clinton that needs rail passenger service, and I simply could not agree to that suggestion.

[Interpretation]

nous pouvons l'obtenir, et exiger qu'elle soit mise en service immédiatement. Les habitants de cette région ont besoin de ce service. Quant à ce que M. Allmand disait à propos des frais, les habitants de cette région, à titre de contribuables, ont droit à un service de transport. Ils n'en ont pas maintenant, et les autres habitants du Canada doivent payer pour qu'ils en aient un. Ils y ont droit et ils devraient en avoir un. Je crois que la Commission canadienne des transports trouvera notre requête justifiée, si nous demandons la mise en service d'une ligne et la formation d'un Comité d'études.

**Le vice-président:** Monsieur Hales et monsieur Whicher, jusqu'où cette ligne irait-elle? Jusqu'à Douglas Point?

**M. Whicher:** Je ne peux vous dire. A ma connaissance, il n'y a jamais eu de services de voyageurs jusqu'à Douglas Point.

**M. Hales:** Elle irait jusqu'à Douglas Point.

**M. Rock:** Est-ce que ce nouveau service de voyageurs emprunterait cette ligne?

**Le vice-président:** A l'ordre.

**M. Rock:** Il n'y en avait pas auparavant, pas à Douglas Point. C'est un nouveau service. Je crois que nous devrions insérer un paragraphe spécial à ce sujet et laisser le reste tel quel.

**M. Hales:** Non, vous devez supprimer ce paragraphe:

Le Comité recommande que tous les services de voyageurs qui ont été supprimés soient réinstallés. Il faut supprimer ce paragraphe.

**M. Rock:** La demande concernait toute la région.

**Le vice-président:** Je propose que nous fassions une autre recommandation au sujet...

**M. Rock:** Le gouvernement de l'Ontario a fait la même demande.

**M. Hales:** Gardez le paragraphe qui demande que tous les services soient réinstallés et ajoutez: «Cependant, si cela est impossible, que cette seule ligne soit mise en service.»

**M. Rock:** Nous trahissons le but du mémoire.

**Le vice-président:** Monsieur McKinley.

**M. McKinley:** En fait, vous suggérez que nous supprimions tout service dans le comté de Huron et que nous fournissions un service immédiat à certaines parties des comtés de Bruce et de Wellington. Je ne peux tout simplement pas accepter cela. Comme je l'ai dit, je pense à une ligne de chemin de fer qui irait de Stratford à Goderich, Clinton et Mitchell. Seaforth peut très bien offrir un service de voyageurs car c'est une région du pays qui est très peuplée et qui le deviendra encore davantage. A cause de l'expansion que prend sa banlieue, Clinton aura besoin d'un service de voyageurs, et je ne peux tout simplement pas accepter cette solution.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** I have every sympathy with what Mr. Hales said. I know he is trying to find the proper solution, but the point is that not only have we recommended this, as a committee that has lived in the area, but the government of the Province of Ontario recommends that these lines be started up again immediately. Now, let us just for a minute assume that perhaps we have not had the necessary research and that we are recommending something that cannot take place. Well such an accusation cannot possibly be made against the Province of Ontario. Despite political differences, no one can possibly deny that they do their research, that over a period of years they have done a reasonably good job, and they have put a great deal of thought into it, and they recommend that these trains go on immediately. I have to agree with Mr. McKinley that the lines are not in nearly as bad shape as some people might think. I see freight going over them every day. In the fall there are hundreds and thousands of carloads of cattle coming in, and the problem about us picking out Douglas Point, even though it is important, is the fact that they never had a passenger service there before. I really do not know, I am not familiar enough with the area, just where it would start and where it would end. I agree with Mr. McKinley, I think he says that we should leave it all in.

• 1055

**Mr. Hales:** I agree, ask for them all, but ask for a report from the government or the CTC within so many months time about all these lines being put back in service. If at that time such a report says, "No, it is not feasible," and gives good reasons or something, then we could hit them with this line and some others. I think we should put in here that the Committee wants a report from the CTC on our recommendation within four months.

**The Vice-Chairman:** Mr. Danforth.

**Mr. Danforth:** Mr. Chairman, may I suggest another solution to the problem that Mr. Hales has expressed. I go along with his thinking but I am just wondering if in paragraph 2 where a joint study group of representatives of federal, provincial and municipal officials are asked to determine a minimum rail passenger network, we cannot incorporate the suggestion that wherever the railroads feel that these recommendations cannot be borne out, the problem be referred to this other committee. Would that do it?

**Mr. Hales:** Put a time limit on it.

**Mr. Danforth:** Yes. Whenever the railroads will not comply, or feel that they cannot comply, then they have to go before this other committee that is being set up to study the whole railway proposition. This would tie the two together. Would that perhaps solve the dilemma?

**The Vice-Chairman:** Mr. Hales.

**Mr. Hales:** Well I am like Mr. Whicher. We mean business on this. After what we heard up there, my God, something has to be done, and this just cannot be passed over and shelved and nothing done about it. We are on the spot as members of Parliament, all of us; we went up there and we were told the facts and we have got to really zero-in here someplace.

[Interprétation]

**Le vice-président:** Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** M. Hales a tout mon appui. Je sais qu'il essaie de trouver la solution appropriée, mais le fait est que nous ne sommes pas les seuls à avoir fait cette recommandation, mais le Gouvernement de l'Ontario demande aussi que ses lignes soient mises en service immédiatement. Supposons un instant que la recherche nécessaire n'ait pas été faite et que nos recommandations soient irréalisables. On ne peut pas porter une accusation de ce genre contre la province de l'Ontario. En dépit des différences politiques, personne ne peut nier que la recherche se soit faite, qu'au cours d'un certain nombre d'années, la province ait fait un assez bon travail et qu'elle y ait beaucoup réfléchi. Elle recommande la reprise immédiate du service. Je conviens avec M. McKinley que les lignes ne sont pas en aussi mauvais état qu'on peut le croire. Des trains de marchandises les parcourent tous les jours. L'automne, il arrive des milliers de wagons de bétail. Cependant, les habitants de l'importante région de Douglas Point n'ont jamais eu de service-passagers auparavant. Je ne connais pas très bien les limites de cette région. Je suis d'accord avec M. McKinley pour dire qu'on devrait la conserver complètement.

**M. Hales:** Je suis d'accord pour qu'on leur demande, mais il faudrait aussi obtenir un rapport du gouvernement ou de la Commission canadienne des transports, dans un délai convenu, concernant la remise en service de toutes ces lignes. Si le rapport affirme que la chose est impossible et qu'il en donne les raisons, nous pourrions revenir à la charge avec ces lignes. Nous devrions inscrire que le Comité désire, dans un délai de quatre mois, un rapport émanant de la Commission canadienne des transports sur notre recommandation.

**Le vice-président:** Monsieur Danforth.

**M. Danforth:** Monsieur le président, j'ai une autre solution au problème qu'a soulevé M. Hales. Je suis d'accord avec son raisonnement, mais il serait peut-être possible d'ajouter à l'alinéa 2, qui prévoit un comité d'étude mixte, formé de représentants fédéraux, provinciaux et municipaux, pour déterminer un réseau minimum de transport des passagers, une proposition voulant que cet autre comité soit saisi du problème lorsque les recommandations paraissent irréalisables selon les sociétés ferroviaires. Cela suffirait-il?

**M. Hales:** Il faudrait y ajouter une limite de temps.

**M. Danforth:** Les sociétés ferroviaires qui ne se conformeront pas au règlement, ou lorsqu'il leur paraît impossible de le faire, devront se reporter à cet autre comité d'étudier l'ensemble de la proposition. On y retrouverait donc un peu des deux. Est-ce que cela peut résoudre le dilemme?

**Le vice-président:** Monsieur Hales.

**M. Hales:** Comme M. Whicher, la question me tient à cœur. Après ce qu'on y a entendu, il faut absolument faire quelque chose; nous ne pouvons rester impassibles. En tant que députés, nous avons tous fait le voyage et avons pris connaissance des faits. Il faut maintenant voir à ce que les mesures nécessaires soient prises.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Do you agree with the suggestion that we rewrite the report and meet again Thursday morning to finalize this? All right?

**Mr. Hales:** Well it is too bad when we have a quorum here that we could not pass it now.

**Mr. Rock:** Could we just put an addition to paragraph 2 with the direct recommendation that you are trying to get across, Mr. Hales?

**Mr. Hales:** Yes, I think if we put in something done within a certain number of months. What do you think would be a good thing?

**Mr. Whicher:** Of course the word "immediate" is there.

**The Vice-Chairman:** It is there.

**Mr. Hales:** Well, all right.

**The Vice-Chairman:** Mr. Whicher.

**Mr. Whicher:** Mr. Chairman, I have every sympathy with what Mr. Hales is trying to do, although I know it is boring for some members here and I do not blame them, but actually we are fighting the battle of the railways for Canada here. If we can get this thing fixed up it will affect the Province of Quebec and other provinces, too. My point is that it is high time the railways were told what to do and I think if the Canadian Transport Commission says, Put the passenger trains on, they will bloody well put them back on. They may not put them on tomorrow, but they will put them on in a week, and if not in a week, in a month, and if not in a month, in 60 days. If they do not have the equipment, they had better buy it. If they can buy 4,000 grain cars for western Canada, it is high time we had a few passenger cars for eastern Canada.

• 1100

**An hon. Member:** You are right.

**The Vice-Chairman:** We will meet again Thursday morning and draft the report.

**An hon. Member:** I am in favour of passing it right now.

**The Vice-Chairman:** All those in favour of the suggested changes made this morning? Carried. The meeting is adjourned.

[Interpretation]

**Le vice-président:** Acceptez-vous que nous rédigeons à nouveau le rapport et que nous nous réunissions jeudi matin pour le terminer? D'accord?

**M. Hales:** Pour une fois que nous avons le quorum, nous devrions le faire accepter maintenant.

**M. Rock:** Nous pourrions simplement ajouter quelque chose à l'alinéa 2, tout en recommandant fortement ce que vous essayez de faire accepter, monsieur Hales?

**M. Hales:** Oui, il faudrait mettre un délai de quelques mois. Combien selon vous?

**M. Whicher:** Bien entendu, il y a déjà le mot «immédiatement».

**Le vice-président:** C'est exact.

**M. Hales:** Très bien.

**Le vice-président:** Monsieur Whicher.

**M. Whicher:** Monsieur le président, j'ai beaucoup d'es-time pour M. Hales, car sa tâche peut paraître ennuyeuse pour les députés ici présents, et je ne leur en fais pas le reproche, mais elle concerne les Chemins de fer canadiens. Si nous arrivons à faire accepter cela, plusieurs provinces seront touchées, dont la province de Québec. A mon avis, il est grand temps qu'on dise aux sociétés ferroviaires quoi faire. Si la Commission canadienne des transports exige le rétablissement des trains de passagers, ils devront certainement le faire. Cela ne se fera pas tout de suite, mais cela ne tardera pas. S'ils ne disposent pas du matériel nécessaire, qu'ils se le procurent. S'ils peuvent acheter 4,000 wagons à grains pour l'Ouest du Canada, il serait grand temps que l'Est obtienne des wagons pour passagers.

**Une voix:** Vous avez raison.

**Le vice-président:** Nous nous rencontrerons jeudi matin et nous rédigerons le rapport.

**Une voix:** Je suis d'accord pour que nous le rédigeons maintenant.

**Le vice-président:** Quels sont ceux qui sont en faveur des suggestions de ce matin? Adopté. La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Fourth Session

Twenty-eighth Parliament, 1972

CAI XC 27  
-T86  
CHAMBRE DES COMMUNES

Quatrième session de la

vingt-huitième législature, 1972

---

Standing Committee on

# Transport and Communications

Comité permanent des

# Transports et des communications

---

## Index

OF  
PROCEEDINGS

DES  
DÉLIBÉRATIONS

---

Issues Nos.

1 to 14

Fascicules n<sup>os</sup>

1 à 14

Organization meeting:

Tuesday, February 29, 1972

Séance d'organisation:

Le mardi 29 février 1972

Last meeting:

Tuesday, June 20, 1972

Dernière réunion:

Le mardi 20 juin 1972



Published under authority of the Speaker of the  
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

---

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre  
des communes par l'imprimeur de la Reine pour le Canada

---

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

# INDEX

## CONTENTS

Estimates 1972-73—Issues 1-9  
 Passenger Service in South Western Ontario—Issues 10-14

## ESTIMATES 1972-73

### Canadian National Railways

Report to the House (Third) 9:3  
 Vote 70, commended 9:3, 9:85

### Canadian Overseas Telecommunication Corporation

CANTAT—2 3:7  
 Common carriers 3:13  
 Intelsat, agreement 3:7  
 Interim Communications Satellite Committee, membership 3:7  
 Report to the House (Third) 9:3  
 Telesat Canada shares 3:7  
 Vote L10, commended 3:3, 3:17, 9:3

### Canadian Transport Commission

Air charter flights 6:28-30  
 Airlines  
   “No Shows” 7:11-12, 7:21-22  
   Subsidy 4:11, 4:18-19  
 Air services North  
   International Jet Air Ltd. 5:7-9, 5:16-17, 6:30  
   Transair 5:17-18  
   Trans-North Turbo Air Ltd. 5:7-9, 5:16-17  
 Canadian National Railways—Passenger Train Services  
   —Ratio of costs to Revenues—Year 1970 (Tables) 6:38-40  
 Captive shippers report 4:20-21  
 Commuter rail services 5:24-27, 7:16  
   Study 4:26  
 Comparison of sample one-way railway passenger fares  
   —1962 and 1972 (Table) 7:24  
 Cross-Canada Bus Fares, 10-year comparison (Table) 7:26  
 Estimates reduced to \$1., motion out of order 5:3, 5:9-16  
 Freight rates 4:21-22  
 Geographic separation 4:22  
 GO train services, relation 5:26  
 Grain, Vancouver, Canadian Pacific 4:23-24  
 Highway transport 7:14-15  
 Labrador—Newfoundland study 4:26  
 Maritime provinces rail service 5:4  
 Maritimes—Montreal rail-passenger service 4:6, 4:10  
 Montreal—New York—Boston rail service, AMTRAK, relations 4:24  
 National Transportation Act, Section 23 and Part III, changes 6:21-26, 7:15  
 Newfoundland  
   Bus service, meals 4:6-8, 4:18

25352—1½

## TABLE

Budget des dépenses 1972-73—Fasc. 1-9  
 Étude du service voyageur dans le sud-ouest de l'Ontario  
   —Fasc. 10-14

## BUDGET DES DÉPENSES 1972-1973

### Aéroports

Calgary 9:11  
 Dorval, taxis, tarifs 9:85-86  
 Expropriations, Loi sur, stipulations, audiences publiques 9:10, 9:81-83  
 Financement, prêts remboursables 9:10  
 Halifax 9:83  
 Indemnisation, personnes affectées par construction 9:81  
 Locaux, aide financière, amélioration 9:11, 9:29-30  
 Malton, Ont. 9:10-11, 9:21, 9:31, 9:38-39, 9:92  
 St. John's, Gander, T.-N. 9:68-71  
 Ste Scholastique 9:8, 9:11  
   Coût 9:54-55  
   Lignes aériennes, plaintes 9:55-56  
 Sécurité, mesures de 9:57-58  
 Services de renseignements 9:86  
 Taxation 9:27  
 Toronto (Pickering) 9:8, 9:91-92  
   Aménagement, construction, dépenses 9:8, 9:10-11  
   Autres solutions, recommandations 9:25-27, 9:30  
   Écologie, effets 9:24, 9:77-78  
   Emplacement, critiques 9:19, 9:32-33  
   Public, participation choix 9:32-34  
   Soutien, opposition 9:31, 9:71-72  
   Voies d'accès 9:22  
 Visiteurs, problèmes 9:72  
   Voir aussi  
 Transport-Aérien

### Baie James, projet de la

Construction barrages, routes, ponts  
 Loi sur protection eaux navigables, rôle 9:44-45  
 Québec, province, demandes 9:45  
 Projet, impact environnement, étude 9:46  
 Transports, min., responsabilité 9:45-46

### CCT

Voir  
 Commission canadienne des transports

### CN

Voir  
 Chemins de fer nationaux du Canada

### CP

Voir  
 Canadien Pacifique



Passenger train service 4:4-10, 5:4, 5:10-11, 6:12-14  
Pacific Coast (licensed elevator capacity . . . 1970)  
(Table) 7:30

Pickersgill, Hon. J. W., President, answers to questions  
4:4-34, 5:6-28, 6:5-36, 7:4-22

#### Railways

Accidents 4:28-29, 5:19-23, 6:4-6, 6:31-35, 7:17  
Branch line abandonments, public hearings 7:19-20  
Crossings, level, elimination 4:27-28, 6:4, 7:22  
Employees, job security 7:16, 7:20-21  
Fares, increase 4:11-13, 7:4-6  
Fires 5:29  
Journals, older type 5:19-20  
Meals 4:14  
"No show" 7:11-12, 7:21-22  
Passenger service 4:25, 5:27-28, 7:7-13, 7:16  
Safety inspection, inspectors 4:14-15, 5:20, 5:29-30,  
6:9, 6:31-35, 7:9, 7:17-18  
Slide detector 5:21-23  
Station Agents 6:35-36  
Yale station 5:30  
Report to the House (Third) 9:3  
Research 6:10-12, 6:26-27, 7:19  
Responsibilities, functions 6:6-8, 6:26-28, 7:9  
Saskatchewan Transportation Co. Bus Fares, 10-year  
comparison (Table) 7:27  
Shipping practices, coasting trade 6:18-21  
STOL aircraft study 4:25, 7:8  
Thunder Bay, Ontario (licensed elevator capacity—  
1970 (Table) 7:28  
Transportation Development Agency, activities, rela-  
tions 6:10-11, 6:27, 7:22  
Truckers, subsidies 4:30-33, 6:14-18  
United States, AMTRAK 4:24, 7:8  
Universities, grants 4:27  
Votes 75, 80, commended 4:4, 5:3, 9:3, 9:85  
Western Ontario bus service 6:9-10

#### Communications Department

Canadian Radio Technical Planning Board, support  
3:10  
Communications Technology Satellite program 3:6-7,  
3:9, 3:18-19  
Conference, personal privacy 3:5, 3:14  
Estimates, increase 3:8-9  
Expenditures, increase 3:5-6  
Government Telecommunications Agency 3:7-8  
Instant World, report 3:5, 3:10-11  
International Telecommunication Union, contribution  
3:16  
Interregional working group 3:10  
Provincial public utilities boards, relations 3:12  
Report to the House (Third) 9:3  
Satellites  
"Anik" 3:6, 3:19-20  
Communication, importance 3:6  
In orbit 3:15-16  
Stanbury, Hon. R., Minister, statement 2:5-8  
Studies 3:21-24  
Task Force on Computer Communications 3:15, 3:24  
Task Force on Computers and Privacy 3:5, 3:14-15, 3:24  
Telesat Canada  
Earth stations 3:17-19, 3:21  
Government share takeover 3:6-7  
Satellite 3:19

**Cabotage, Commission d'enquête sur le**  
Navires étrangers, recommandation 6:19

#### Camionnage

Voir

Transport-Routier

**Camu, M.P., Président, Administration de la voie mari-  
time du Saint-Laurent**

Déclaration, aménagement canal Lachine 2:43-45

Exposés

Activités Administration 2:34-38

Ports, réorganisation 2:6-8

#### Canadien Pacifique

Fraser Canyon, C.-B., problèmes 5:29

Incendies sur voie ferrée du 5:29-30

Tarifs, augmentation 50 p.c. 4:12-13

Transport grains, Vancouver 4:23-24

Yale, C.-B., entretien gare 5:30

#### Canal Lachine

Bassins, remplissage 2:45-46

Cessation navigation 2:37

Comité du développement du 2:45

Compétence, transfert de 2:53

Transformation 2:43-45, 2:51-52

Jean Claude LaHaye et associés, rapport, recom-  
mandations 2:37, 2:44, 2:47, 2:50, 2:51

Opposition 2:47

Passage au-dessus du 2:47-49, 2:51, 2:53

Utilisation industrielle 2:50, 2:52

#### Carr, (D.W.) et Associés, Rapport

Voir

(La) Voie maritime et le transport au Canada, ana-  
lyse économique

#### Chemins de fer, Loi sur les

Pouvoirs CCT, mesures sécurité, stipulations 4:14, 5:23

#### Chemins de fer nationaux du Canada

Lancaster (Ont.), accident, enquête judiciaire recom-  
mandation 6:4-6, 6:37

Régime pensions, parité autres sociétés 9:53-54

Services-voyageurs, bilan dépenses et recettes, 1970  
6:39, 6:41

Traversiers, exploitation 9:28-29

Turbo-train, recherche, développement 9:90

#### Coalitions, Loi relative aux enquêtes sur les

Conférences maritimes, exemption 6:18-19

#### Commission canadienne des transports

AMTRAK, pourparlers 4:24

Budget dépenses 1972-1973, Crédit 75—Recommenda-  
tion réduction à \$1.00 5:9

Comité transports par chemin de fer

Québec, enquête sur sécurité du rail 4:33-34, 6:32-33

Séparation géographique 4:22

Service transcontinental, rapport 4:25

Comité transports par eau

Darling, rapport (1969), marine marchande, recom-  
mandations 9:83, 9:84

Rôle 6:19

Enquêtes, accidents, pouvoirs 4:14, 4:18, 5:21-23, 6:5,  
6:6 6:32-33, 6:35

University contracts 3:16-17  
University research committee, studies 3:11-12  
Votes 1, 5, commended 3:3-4, 3:17, 9:3

# **National Harbours Board**

Canadian Marine Transport Administration, relations 2:6  
Container operations 2:22-23, 2:28-29, 2:33  
Estimates 2:21-22  
Port manager, responsibility 2:13  
Grain, movement, storage, cleaning 2:14-16, 2:24-25, 2:30-31  
Grants in lieu of taxes 2:28-29  
Hudson's Bay Route Association, relations 2:16  
Insurance 2:18, 2:20-21, 2:23  
Labour contracts 2:17  
Members, reorganization 2:6, 2:9-13  
National Port Council, formation 2:7, 2:12-13, 2:20  
Offices, western Canada, Toronto 2:14  
Operations 2:9-10

## **Ports**

Commercial, number 2:6  
Halifax 2:28  
Montreal 2:17-18, 2:20-21, 2:25-27, 2:31-33  
Number 2:6  
Outside jurisdiction 2:7  
Pilferage 2:23  
Public wharves, number, transfer to Dept. of Environment 2:6  
Quebec City 2:22  
Reorganization 2:6  
Roberts Bank 2:23, 2:30  
Saint John 2:24-25, 2:29  
Sault Ste. Marie 2:42-43  
Vancouver 2:23-24, 2:33  
Prince Rupert, responsibility 2:26  
Report to the House (Third) 9:3  
Strikes, ship diversion 2:19-20  
Sulphur, movement 2:15-16  
Taylor, D.E., Chairman, statement 2:8-10  
Thunder Bay port responsible directly Department 2:14  
Votes 95, 100, L105, commended 2:4, 2:10, 2:22, 2:34, 9:3

# **Northern Transportation Company Limited**

Air freight, competition 8:11  
Communities growth 8:6-7  
Financial situation 8:9-10  
Gilchrist, W.M., President, statement 8:5  
History, development 8:5, 8:7  
Integrated system, involvement 8:6, 8:10  
Native people, employment 8:8-9  
Oil, gas development 8:6-7, 9:10  
Pipeline, involvement, spills 8:7, 8:11  
Report to the House (Third) 9:3  
Season 8:8  
Tonnage handled 8:5-6  
Tourist traffic 8:11-12  
Vote L110, commended 8:4-5, 9:3, 9:85

## **Pilotage Authority**

Report to the House (Third) 9:3  
Votes 65, 85, 90, 115, commended 9:3, 9:85

Fermeture gares, approbation 5:28  
Fonctions 5:26-27, 6:7-8, 6:26  
Inspecteurs  
Nombre, répartition 7:10  
Pénurie 6:9, 6:35, 7:17-18  
Recrutement, normes 4:14-17  
Labrador, transport, études 4:26  
Rapport, 1971, expéditeurs captifs 4:20-22  
Recherches, divers modes transport 6:10-12, 6:27, 7:18-19  
Révisions, modalités de 5:8, 5:16  
Subventions 4:11, 4:18  
Camionneurs, critères 4:30, 6:14-17  
Passages à niveau 4:28, 7:22  
Réduction depuis 1967 5:18, 7:22  
Universités 4:27, 7:22  
Tarifs, responsabilité 4:13-14  
Terre-Neuve, transport  
Étude 6:12-13, 9:66  
Inspection 4:7  
Train-navette, étude 4:26, 5:24-26  
Transport ferroviaire, responsabilité 4:23, 7:9

## **Commission royale d'enquête sur les conditions de travail au ministère des Postes (1965)**

Recommandations, conséquences 1:15, 1:38

## **Commission royale d'enquête sur l'Organisation du Gouvernement**

Communications, ministère, recommandation 3:9

## **Communications, Ministère des**

Budget dépenses 1972-1973, étude 3:5-26  
Circuits gouvernementaux 3:8  
Commissions provinciales services publics, conflit 3:12  
Compagnies de télécommunication, participation 3:19-20  
Dépenses, augmentation annuelle 3:8-9  
Études  
Publication 3:24  
Signification, exemples 3:21-23  
Justice, min., programme conjoint, conférence, protection vie privée 3:5, 3:14-15  
Programmes Alouette et Isis, pays étrangers, collaboration 3:15  
Satellite technologique de communication 3:6, 3:9  
Secteur privé, consultations 3:9-10  
Services information, dépenses 3:24-25  
Services professionnels et spéciaux 3:16  
Télécommission, rapport, «Univers sans distances» 3:5, 3:9  
Union internationale des télécommunications, contributions 3:16  
Universités, recherches, collaboration 3:10-12, 3:16

## **Conseil des ports nationaux**

Administrations portuaires locales, collaboration 2:12-13, 2:14, 9:15  
Budget dépenses 1972-1973, étude 2:6-34  
Céréales, entreposage, expédition 2:15, 2:16, 2:24-25, 2:30-31, 9:16  
Commission canadienne du blé, rapports 2:15, 2:16, 2:24-25  
Conteneurs  
Étude besoins 2:33  
Manipulation 2:22, 2:29  
Contrats de travail 2:17



**Post Office Department**

Advertising, allocation, contracts 1:64-65  
 Assured Mail Program 1:13-16, 1:56, 1:59  
 Buildings, new, renovation 1:14, 1:87-88  
 Career Assignment Program (CAP) 1:20-21  
 Case-Marwick Report, recommendations studies 1:56  
 Coding and Mechanization Branch, formation, functions, cost 1:27-28, 1:35-37, 1:41-42, 1:47-49, 1:61-62  
 Côté, Hon. Jean-Pierre, Postmaster General, statement 1:11-14  
 Deficits 1:12, 1:22-23  
 Deliveries, daily, number 1:56-57  
 Expenditures, budgetary, capital, total, amount 1:11-12  
 Free mailing privileges departments, agencies, revoked 1:11, 1:37-38  
 Fultz, J. G., Director, Coding and Mechanization, qualifications 1:34-35, 1:37  
 International service 1:16-17, 1:38  
 International Telephone and Telegraph Canada (ITT)  
 Contract 1:6, 1:17-21, 1:29-35, 1:45, 1:50-55, 1:62-63, 1:72-73, 1:85, 1:94  
 Machines, manufacture, cost 1:18-19, 1:29, 1:41-46, 1:49-50  
 Plessey machines, comparison 1:19, 1:30-32, 1:42-46, 1:51  
 Tender 1:51-55, 1:62, 1:85-86, 1:91  
 Labour cost increase 1:12  
 Mackay, J. A. H., Deputy Postmaster General  
 Appear as witness negated 1:80  
 Appointment 1:19-20  
 ITT Canada shares owned, interest 1:82-84, 1:92  
 Mail  
 Box rentals 1:89-90  
 Business, percentage total 1:22  
 Collection boxes, information, time signs 1:59-61  
 First-class volume, service 1:39  
 Lost, stolen 1:24  
 Pieces handled 1:14, 1:21-22  
 Private services, competition 1:22  
 Rural route carriers 1:75-76  
 Third-class, revenue, costs 1:23-24, 1:38-39, 1:87  
 Transportation 1:13  
 Minister, officials, questioning 1:65-71, 1:76-81  
 Moody, Jack, Chief Engineer, assignments, appear as witness negated 1:20-21, 1:25-29, 1:71, 1:76-80, 1:84-85, 1:91-92, 1:94-95  
 National Postal Museum, creation 1:14  
 Offices, closing 1:76  
 Personnel  
 Bilingualism policy 1:74-75  
 Former ITT employees 1:92-93  
 Mechanization, effect 1:57-58  
 Number 1:14  
 Part-time 1:58  
 Salary position national 1:59  
 Union contract 1:40, 1:58  
 Plessey Canada Limited  
 Coding, sorting machines, tender 1:19, 1:30-32, 1:42-44, 1:51-55, 1:72, 1:86  
 International Telephone and Telegraph Canada (ITT)  
 machines, comparison 1:19, 1:30-32, 1:42-46, 1:51  
 Postal Code 1:13  
 Advertising 1:61, 1:63-64

Décentralisation 2:11  
 Délais livraison, plaintes 2:23-24  
 Directeurs de ports, conférence 2:12  
 Entreposage produits automobiles et forestiers, Saint-Jean, dépenses 2:25  
 Fonctionnement général 2:9  
 Hangars, location 2:32  
 Investissements 2:10  
 Loi sur le, stipulations, responsabilités 2:11-12  
 Membres  
 Répartition 2:11  
 Rotation, recommandation 9:52-53  
 Réorganisation 9:7, 9:15-16  
 Rivière St-Charles, Qué., travaux 2:21-22  
 Soufre, entreposage 2:15-16  
 Verement subventions au lieu de taxes 2:28-29  
 Vols, contrôle 2:23, 9:57  
 Voir aussi  
 Ports

**Côté, hon. J.-P., Ministre des Postes**

Exposés  
 Appel d'offres, achat équipement de tri du courrier 1:30  
 Prévisions budgétaires 1972-1973, activités ministère 1:11, 1:14

**États-Unis**

Chicago  
 Aéroport O'Hare, trafic 9:38-39  
 Système écoulement eaux, égouts 2:41  
 Grève ports côte Ouest, effets ports canadiens 2:19-20, 2:35  
 Navires, droits de passage, entretiens Canada 9:16, 9:44

**Gilchrist, M. W. M., Président, Société des Transports du Nord Limitée**

Exposé, historique, opérations Société 8:5

**Glassco, Commission**

Voir  
 Commission royale d'enquête sur l'Organisation du Gouvernement

**Information Canada**

Ministères, relations 3:24-25

**INTELSAT**

Canada, membre 3:7

**International Telephone and Telegraph (ITT)**

Voir  
 MacKay, M. J. A. H.  
 Moody, M. Jack  
 Postes, Ministère des—  
 Personnel  
 Système tri automatique du courrier

**Jamieson, hon. Don, Ministre des Transports**

Déclaration, transport, Terre-Neuve 6:12-13  
 Exposé, prévisions budgétaires, activités ministère 9:6-19

**Kootenay Elk, C.-B.**

Transport charbon, compagnie chemins de fer américaine, subvention 9:64-65

Rate increase, no provision 1:12

Revenue

Losses, mail classes 1:13

Sales, services 1:11-12

Total 1:11

Sub-post Offices Shopping centres, stores 1:55

Tender contracts, legal fees 1:45

Tender requests 1:6, 1:18-19, 1:29-30, 1:34, 1:43, 1:51, 1:90, 1:93-95

Votes 1, 5, commended 1:3-97

## St. Lawrence Seaway Authority

Agricultural products movement 2:36

Air pollution 2:42

Bridges, crossings, modification 2:37, 2:47-48, 2:51

Camu, P., President, statement 2:6-8, 2:34-38

Canadian Marine Transport Administration, relations 2:6

Canal Lachine, study, Jean-Claude LaHaye and

Associates 2:37, 2:44, 2:50-51, 2:53

Cargo tonnage 2:35-36

Caughnawaga Indian Band land 2:37

Chicago, drainage, sewage system 2:41

Deficit 2:37, 2:39-40

Estimates 2:37-38

Grain, movement 2:36

Interlake traffic 2:35

Lachine Canal 2:37, 2:43-53

LaHaye Report

See

Canal Lachine

Lake Erie 2:41-42

Montreal—Lake Ontario section 2:35, 2:39

Navigation season 2:34, 2:38-40

Ports, reorganization 2:6

Report to the House (Third) 9:3

Steel, imported, movement 2:36

Tariff rates 2:37-38

Traffic control 2:36

United States eastcoast strike, effect 2:35

Votes 120, L125, 130, commended 2:5, 2:50, 9:3

Water pollution 2:36, 2:41-42

Welland Canal 2:24-25, 2:36, 2:38

## Transport Department

Aircraft, STOL, VTOL, ports, service 9:8-9, 9:12, 9:35, 9:37, 9:56-57

Air cushion vehicle, Voyageur 9:88-89

Air freight, cargo 9:27, 9:70

Airports

Calgary 9:11

Gander, Trans-Oceanic Plane Stop (TOPS) project 9:12, 9:68-70

Halifax 9:83

St. John's 9:68-71

Ste. Scholastique 9:8, 9:10-11, 9:22, 9:26, 9:48, 9:54-56

Security 9:57-58

Small, aid 9:7, 9:29-30

Toronto, Hamilton, London, Windsor expansion 9:8, 9:11, 9:22, 9:26, 9:32, 9:92

Toronto, second international (Pickering) 9:8, 9:10-11, 9:19-26, 9:30-39, 9:71-72, 9:77-82, 9:91-92

Visitors, problem 9:72

Yukon, Northwest Territories 9:12

**MacKay, M. J. A. H., Sous-ministre, ministère des Postes**

ITT, liens financiers 1:81-84

**Mackenzie, Fleuve**

Industrie touristique 8:11-12

Pipeline

Autres possibilités 8:10, 9:73

Efficacité 8:11

**Marine marchande du Canada**

Commerce côtier, maîtrise, souveraineté 9:83-85

**Montpetit, Commission**

Voir

Commission royale d'enquête sur les conditions de travail au ministère des Postes

**Moody, M. Jack, Ministère des Postes**

ITT, mutation à l', programme CAP 1:71-72, 1:76-79, 1:85, 1:91-92, 1:94-95

Système code postal, rôle 1:27-28, 1:94

**Pétrole**

Voir

Transport-Maritime

**Pickersgill, hon. J. W., Président,**

**Commission canadienne des transports**

Tarifs chemins de fer, comparaisons 7:4-6

Transport ferroviaire, service-voyageurs, avenir 7:8

**Pipeline**

Voir

Mackenzie, Fleuve

Société des Transports du Nord Limitée—Nord

**Pollution de l'eau**

«Arrow», déversement pétrole, responsabilité 9:50

Bill C-2, dispositions, règlements 9:9

Caisse indemnisation 9:41, 9:42

Contrôle, limite douze milles 9:44, 9:50-51

Déversement huile

États-Unis, collaboration 9:51

Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, consultations 9:51-52

Responsabilité 9:41-42

Hydrocarbures, règlements 9:13

Lac Érié 2:41-42

Question internationale 9:51

Voie maritime du Saint-Laurent 2:36-37, 2:40-42

**Ports**

Assurances

Compagnies d', renseignements, conditions 2:20-21

Frais élevés 2:18

Chemin de fer, exploitation 2:32

Commerciaux, réorganisation 2:7

Halifax, extension installations 2:28, 9:39-40

Montréal

Conseil transports, création 2:20

Diminution activités, cause 2:17-18

Élargissement installations 2:26

Trafic d'hiver 2:31, 9:48-49

Transformation hangars en terminus 2:26-27

Navires étrangers, accords 6:19



## Air services

## Charter flights

Canada, encouragement 9:72-73

Difficulties 9:74-76

En route facility charge 9:12

Hostess information service, Montreal, Toronto 9:86

Montreal-Dorval taxi fares 9:85-86

Reservations not required 9:27-28

Southwestern, northern Ontario 9:11

Terminal downtown, Montreal, Toronto 9:72

Ticket tax 9:27

Air traffic control 9:12-13

Arctic Transportation Agency 9:7, 9:18

Dredging 9:28

Estimates, review 9:10-18

## Ferry

Argentia—North Sydney 9:67-68

Patrick Morris, replacement 9:66-68

Service, construction 9:16-17, 9:28-29

## Highways

Alaska 9:87

Churchill Falls-Esker 9:87-88

Montreal—New Brunswick, Maine corridor 9:88

Safety Branch, staff 9:90

James Bay project, interference navigable waters 9:44-46

Jamieson, Hon. Don, Minister, statement, slides 9:6-19

Marine Transportation Program 9:13-15

National Harbours Board, new ports policy, updated organization 9:7, 9:15-16

National Transportation Act, Part III 9:58-60

Newfoundland, public transportation study 9:66

Oil carriers, special levy 9:41-43, 9:49-51

Pilotage, consolidation 9:7

Pollution control 9:9, 9:13-14, 9:41-44

## Ports

Control 9:52-53

Halifax, containerization program 9:39-40

Prince Rupert 9:63

Vancouver 9:61-63

Programs, activities highlights 9:6-19

## Railway

Employee pensions 9:53-54

Kettle Valley, Southern British Columbia 9:65

Kootenay Elk 9:64-65

LRC (Light Rapid Comfortable) trains 9:74, 9:89-90

Turbo train 9:89-90

Unit oil trains 9:73

Rapid transit 2:25-26, 9:35, 9:37, 9:48

Report to the House (Third) 9:3

Research, universities 9:73-74, 9:90

St. Lawrence Seaway Authority, expenditures, revenue (Carr Report) 9:16

St. Lawrence Seaway, tolls 9:44

Safety 9:9, 9:17, 9:47-48, 9:76, 9:86

Research 9:90-91

Shipping, coastal trade 9:83-84

Test facilities 9:47

Transportation Development Agency 9:8, 9:17

Urban transportation, dial-a-bus, Regina, Montreal 9:88

Votes 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, commended 9:3-5, 9:85

Prince Rupert, C.B. 9:63-64, 9:65

Sault-Ste-Marie, port océanique 2:42-43

Vancouver

Dépenses, diminution annuelle 9:61-62

Projets d'expansion 9:62-63

Voir aussi

Conseil des ports nationaux

## Postes

Cases postales, perception loyers 1:89-90

Courrier

Distributions

(Par) jour 1:56-57

Plaintes 1:88-89

Itinéraires livraison 1:75

Levée du 1:59-60

Perdu 1:24

Troisième classe 1:23-24, 1:39

France, distribution courrier 1:57

Guichets de poste, centres d'achats 1:55

Ministères du gouvernement, droit de franchise, abolition 1:11, 1:37-38, 1:45

Service distribution garantie 1:13-14, 1:56, 1:60-61, Outremer, «tout par avion» 1:16-17

Plaintes 1:14-15

Services urbains transport postal, intégration 1:13

Tarifs, augmentation, équilibre 1:22-23

Voir aussi

Postes, Ministère des

## Postes, Ministère des

Budget dépenses 1972-1973

Dépenses futures 1:40

Études 1:8-97

Codage postal

Voir

Système tri automatique du courrier

Déficit 1972-1973, prévision 1:12, 1:22

Direction codage et mécanisation, création, rôle 1:27, 1:35-37

Direction du génie, rôle 1:47-48

Musée national, création 1:14

Personnel

Augmentation 1:12

Bilingue 1:74

Classement 1:59

Conditions de travail, rapport Montpetit, recommandations 1:15, 1:38

ITT, provenant de l' 1:92-93

Négociations 1:40

Temporaire, permanent 1:58

## Programmes

Décentralisation 1:13, 1:75-76

Rénovation et construction 1:14, 1:87-88

Publicité 1:63-65

Recettes 1972-1973 1:11

Services postaux privés, concurrence 1:20-22

Société Couronne, modification en 1:56

Système tri automatique du courrier

Appels d'offres, soumissions, achat équipement 1:18-19, 1:34, 1:43, 1:51, 1:85, 1:90-91

Coût 1:41, 1:49, 1:73

Emplois, effet 1:58

Fonctionnement 1:41-42

ITT, contrat

Offre d'appel 1:17-21, 1:29, 1:30-35, 1:40-43, 1:49, 1:72

# PASSENGER SERVICE SOUTH WESTERN ONTARIO

## Airlines

See  
Transportation

## Airports

Upgrading, recommendation 14:3, 14:17  
See also  
Individual cities and towns

## Amaranth, Grey County, Ontario

Airport, new international 13:41

## Anions, Rev. Richard, Councillor, Southampton, Ontario

Brief presentation 13:45-46

## Association of Professional Engineers of the Province of Ontario, Lambton Chapter

Brief 10:54-55

## Banninga, E. P., Professional Engineer, Sarnia, Ontario

Brief statement 10:58-61

## Barlow, William, Alderman, Galt, Ontario

Brief presentation 12:25-27

## Bartjar, William, Reeve, Pelee Township, Ont.

Brief presentation 11:95-98

## Bayfield, Huron County, Ontario

Brief 12:70-72  
Bus service 12:78-79

## Bell, David, Chairman, Sarnia and District Chamber of Commerce

Brief presentation 11:30-31

## Bernhardt, A.E., Corres. Secretary, London and District Railway Workers Council, Ontario

Brief statement 10:34-37

## Blundy, P.D., Mayor, Sarnia, Ontario

Brief 11:126-128

## Bridge, R.G., Councillor, Palmerston, Ontario

Brief presentation 12:89-90

## Brown, Arthur, Mayor, Walkerton, Ontario

Brief presentation 13:28

## Bruce County, Ontario

Brief 13:29-31

## Campbell, R.M., Owen Sound Chamber of Commerce

Brief presentation 13:38-40

## Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, Western Ontario District

Brief 12:103-105  
Membership 12:103, 12:106-107  
Research Department, Legislative Officer 12:105, 12:107

## Canadian National Railways

Advertising campaign 10:29, 10:31, 10:34, 10:40, 10:51, 10:59-60, 11:64, 12:18, 13:17

Stipulations, rédaction 1:34-35, 1:47, 1:48, 1:93-94  
Participation canadienne 1:46, 1:72-73, 1:86  
Plessey Canada Ltd., soumission, rejet 1:30-32, 1:43-44, 1:51-52, 1:54, 1:72  
Publicité 1:13, 1:63, 1:65  
Samson-Belair-Riddell-Stead, Inc., rapport 1970 1:27-28, 1:36  
Transport, réorganisation 1:15  
Voir aussi  
Postes

## Rapports à la Chambre

Troisième 9:3, 9:85

## SCTT

Voir  
Société canadienne des télécommunications transmarines

## Saskatchewan, Province de la

Comparaison tarifs chemins de fer et autobus 7:5-6, 7:26-27

## Société canadienne des télécommunications transmarines

Câble transatlantique 3:7  
Rôle, activités 3:7

## Société des Transports du Nord Limitée

Budget dépenses 1972-1973, étude 8:5-12  
Concurrence 8:11  
Déficit 1970-1971, causes 8:9  
Historique, opérations 8:5  
Nord  
Construction système transport, participation 8:6  
Expansion régionale, rôle 8:6-7  
Pipeline, construction, participation 8:7  
Trajet, description 8:8  
Prêts, besoin de 8:10  
Recrutement personnel autochtone 8:8-9

## Stanbury, hon. Robert, Ministre des Communications

Exposé, prévisions budgétaires, activités ministère 3:5-8

## Taylor, M. D. E., Président, Conseil des ports nationaux

Exposé, activités Conseil 2:8

## Telesat Canada

«Anik», satellite 3:6, 3:19, 3:20  
Gouvernement fédéral, investissement 3:6  
Stations terrestres, construction, chaînes télévision, retransmission 3:17-21

## Terre-Neuve, Province de

Service routier 4:6-7, 4:8  
Public, consultations, recommandations 4:10  
Service train-voyageurs  
Discontinuation 4:4-6, 4:7-8  
Reprise activités, recommandation révision 4:5-6, 4:9, 5:10  
Transport, étude par CCT 6:12-13, 9:66

## Transport

Aérien  
ADAC, projet 4:25, 9:8-9, 9:35, 9:37, 9:56-57  
Nord canadien, concession services 5:7-9, 5:16-17  
Prévisions besoins futurs 9:36:38



- Appearance before Committee 12:69-70, 12:111-112  
 Board of Directors, employees representation 10:37, 10:43-44, 12:114  
 Bus line, owning, operating 13:17  
 Cattle shipping 12:50, 12:52-53, 12:55, 13:29, 13:32-36  
 Costing figures 11:46, 11:68-69, 13:19-20, 13:87-88  
 Crossings, roads, condition, speed 11:54, 13:84  
 Detroit—Windsor—Niagara Falls—Buffalo 11:85-91  
 Employees, attitude, number 11:65, 11:67-68, 13:6  
 Fences, weeds, shrubs 13:48, 13:84  
 Freight  
   Passenger service separate 13:6, 13:14  
   Profit 13:9-10  
   Service inadequate 13:60  
   Servo-centres 11:48, 12:68-69, 12:89, 13:58  
 Grants, tracts of land, return perpetual passenger, freight service 12:87, 13:8-9, 13:42, 13:48, 13:77  
 Guelph-Toronto service 12:49, 13:15, 13:17  
 Hamilton, Dundas situation 10:32-34  
 Lands unused, original grants, return to areas, study suggested 11:42-44, 11:127-128  
 London service, station 10:34, 10:40, 10:64, 11:58, 11:87  
 Moorefield service 13:81-83  
 Official private cars, handling, waste 10:30  
 Officials  
   Promoted from ranks 13:6, 13:13  
   Top-heavy 10:34, 10:41  
 Owen Sound interswitching bridge 13:23  
 Passenger complaints  
   Baggage checking 10:32-33, 12:18-19, 13:16, 13:56  
   Food service, beer, liquor 10:33, 10:59, 10:61-62, 11:64, 11:103-107, 12:18, 12:25  
   Gates only open 15 minutes departure 10:31  
   Smoking 10:33, 10:45-46  
   Standing, insufficient space, riding baggage car 10:29-31, 10:40, 10:45, 10:51-52, 11:63, 13:11, 13:23  
   Train connections 10:31-32  
 Passenger fares, Red, White, Blue 10:38, 13:6  
 Passenger service  
   Bus service alternative 13:8, 13:25, 13:55-56  
   Discontinuance 10:68, 13:5, 13:7, 13:12-13, 13:18-19, 13:22-23, 13:27, 13:79  
   Freight separate 13:6, 13:14  
   Policy 13:5, 13:21, 13:27  
   Re-establishment 13:11, 13:26, 13:60  
   Servo-centre information 13:26-27  
   Week-ends 13:15-16  
 Pollution control research 13:14  
 Rapido, Tempo trains, GO transit 13:6-7  
 Sarnia service  
   Employees reduction 11:49, 11:52  
   Freight 11:35, 11:41, 11:49-51  
   Reduction, elimination 10:54-63, 10:65, 11:30-42, 11:46, 11:50, 11:52, 11:127  
   Speed limits increase 11:48, 11:51-52, 11:55  
   Train connections 11:52-54  
 Stations 13:21  
 Stratford service, shops 12:9, 12:17-18, 12:21, 12:49  
 Stratford-Toronto, Toronto-Stratford train schedule 12:116  
 Subsidization 11:19, 11:50, 11:55  
 Toronto-Malton airport 10:65  
 Toronto station 10:34, 11:87  
 Réactés 4:20  
 Régional, amélioration 4:19-20  
 TOPS, projet 9:12  
 Territoires du Nord-Ouest 5:7-9, 5:16-17, 6:30-31  
 Toronto-Ottawa-Montréal 9:27-28  
 Vols nolisés  
   Entente internationale, nécessité 9:74-76  
   Intérieur pays 4:25-26  
   Participation, exigences 6:28-30  
   Voir aussi  
 Aéroports  
 Céréales, manutention, tableaux 7:29-31  
 (Par) Conteneurs 9:62  
 Halifax, rapport Gill, Olberry, Pullerits et Dickson 9:39, 9:40  
 Ferroviaire  
 Abandon lignes secondaires, audiences publiques 7:19  
 Avenir service voyageurs 7:7, 7:12-13  
 Chefs de gare, suppression 6:35  
 Concurrence 6:22-25  
 Entretien, responsabilité 6:31, 6:34  
 Nouveaux services, conséquences, employés 7:20-21  
 Passages à niveau 4:27-29  
 Réduction, causes 7:10  
 Régimes pensions 9:53-54  
 Sécurité  
   Enquêtes 6:32  
   Mesures de 5:20-22  
   Responsabilité 6:33-34  
 Tarifs  
 Augmentation, contrôle 4:12-14, 6:17-19  
 Comparaison, CN, CP, 1962, 1972 7:4-5, 7:25  
 Concurrence, facteur établissement 6:22-25  
 Transcontinental 4:25, 7:16  
 Vitesse, excès, accidents 6:4, 6:32  
 Juridiction fédérale, provinciale 9:58-61  
 Maritime  
 «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada», application 9:9, 9:41  
 Pétrole  
 TAPS, route 9:50-51  
 Taxation 9:41, 9:49-50  
 Pilotage, réorganisation 9:7  
 Recherches et sauvetage 9:15  
 Saint-Jean (T.-N.)—Halifax 6:19-21  
 Systèmes d'aide 9:14  
 Traversiers, construction 9:16-17, 9:28-29 9:66-67  
 Nord, Arctique 9:18, 9:72-73  
 Nouvelles méthodes, application, recherches 9:88-90  
 Ouest Ontario 6:9-10  
 (De) Produits dangereux 7:17  
 Rapide 9:25, 9:37, 9:48  
 Routier  
 Alaska, ententes 9:87  
 Autobus, tarifs comparés 7:5, 7:26  
 Camionnage  
 Concurrence, chemins de fer 7:14, 9:60  
 Interprovincial, juridiction 6:17, 7:14, 7:15-16, 9:59-61  
 Subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique 4:30-31, 6:14  
 Churchill Falls, Esker et fleuve St-Laurent 9:87-88  
 Sécurité  
 Normes, expériences 9:17, 9:47, 9:76  
 Recherche, subventions 9:9, 9:90-91

Toronto-Windsor run, AMTRAK Terminal, Detroit 11:87

Toronto—Windsor—Sarnia—Chatham service 10:40, 11:7, 11:10-13, 11:18, 11:92-95

Windsor-London service 12:16

*See also*

Canadian Pacific Railway

Individual cities, towns

Railways

#### Canadian Pacific Railway

Chatham dayliner service discontinuance 11:18-19

Credit Valley Railroad grant, Galt, Ontario 12:3, 12:25, 12:35, 12:117

Crossings, deplorable condition, accidents 12:91

Fences unrepaired, weeds uncut 12:91

Freight 12:91, 12:112-113

Galt—London—Toronto service 12:25-30, 12:32-48, 14:6-7, 14:9

Grants, tracts of land, return perpetual passenger, freight service 12:3, 12:25, 12:35-36, 12:117, 13:9

Owen Sound-Toronto service 13:132-143

Stratford-Goderich service 12:49

Timetable change 11:87-89

Windsor-Toronto service 12:112-113

*See also*

Canadian National Railways

Individual cities, towns

Railways

#### Canadian Transport Commission

Hearings

Observers, answer questions 10:70-72, 11:16, 12:23-24

Official invitation 10:70-71

Railway Transport Committee

Costing formula 10:16, 10:21, 10:23

Hearings March 31, 1970 findings, recommendations 10:16-19, 10:22, 10:24

"Uneconomic passenger-train service", definition 10:16, 10:18

#### Chatham Chamber of Commerce

Brief 11:108-125

#### Chatham Industrial Commission

Brief 11:108-125

#### Chatham, Ontario

Airport facilities 11:5-12, 11:14, 11:16, 11:19-21, 11:25-29, 11:108-125

Brief 11:108-125

Letters supporting 11:7, 11:113-124

Description 11:6, 11:108

Freight, rates 11:22-25

Industries 11:6-7, 11:17, 11:26-28

Passenger rail service 11:7, 11:10, 11:12, 11:16-18, 11:21

#### Cherry, R. S., Palmerston, Ontario

Brief 12:85-87

#### Chesley, Ontario

Brief 13:49-50

Letters transmitted by Mayor Middleton to Committee 13:51, 13:116-124

25352—2½

Vérification 9:76, 9:86, 9:90

Urbain, projets 9:88

Système réservations 7:10-12, 7:21

Universités, études 9:9, 9:73

#### Transports et Communications, Comité permanent des

Motions, réduction Crédit 75 CCT à \$1.00 5:9-16

Propositions et recommandations

Audiences publiques re: service-voyageurs dans sud-ouest Ontario, publication dans journaux 1:5, 1:8, 2:3, 5:28-29, 8:4

Convocation témoins 1:5, 1:6, 1:7, 1:25-28, 1:65-71, 1:78

#### Transports, Loi nationale sur les

Concurrence, stipulations concernant 6:23-25

Expéditeurs captifs, protection, utilité article 4:20-22

Partie III, «Trafic, taxes et tarifs», application, problèmes 7:15, 9:58-61

Proposition modification 6:21

Système réservations 7:12

#### Transports, Ministère des

Administration des transports aériens dépenses, activités, 1972-1973 9:10

Administration des transports de surface, dépenses budgétaires 1972-1973 9:16

Agence des transports de l'Arctique, création, fonctions 9:7, 9:18

Budget dépenses 1972-1973

Distribution crédits 9:9-18

Étude 9:9-85

Centre de développement des transports, rôle, activités 6:27, 9:8

Dragage, travaux de 9:14, 9:28

Objectifs 9:7

Organisation européenne de recherche spatiale, collaboration 9:12-13

Politique portuaire nouvelle 9:7

Ports, demandes, responsabilité 2:43

Recherche et développement 9:17

Universités, programme soutien 9:17

*Voir aussi*

Transport

#### Voie maritime du Saint-Laurent

Financement 9:46-47

Passages 2:49

*Voir aussi*

Canal Lachine

Péage 2:38, 9:16, 9:44, 9:47

Pollution 2:36-37, 2:40-42

Saison de navigation 2:34-35, 2:38, 9:49

#### Voie maritime du Saint-Laurent, Administration de la

Budget dépenses 1972-73

Distribution crédits 2:38

Étude 2:34-50

Conseil national des ports, organisation, rôle 2:7, 2:13

Contrôle navires 2:36

Déficit, 1970-1971, causes 2:39-40

Indiens Caughnawaga, problèmes 2:37

Rapport annuel du trafic, 1971 2:34-36

Tarif péage, augmentation 9:16



**Cooper, Mr. and Mrs. J. I. Tillsonburg,  
Ontario**

Brief 10:4-7  
Reason 10:12-13

**Davis, H., Warden, Bruce County, Ontario**

Brief presentation 13:29-31

**Douglas, Crawford, CKNX-TV, Wingham, Ontario**

Air transportation, possibility, explanation 13:96-98

**Douglas Point, Ontario**

Rail transportation, nuclear plant 12:6, 12:11, 12:50,  
12:86, 12:90, 12:92, 13:9-10, 13:24, 13:30-31, 13:34-35,  
13:45, 13:67-68, 13:70, 14:13-14, 14:18

**Dufferin County, Ontario**

Brief and presentation 13:55, 13:124

**Duffus, S. M., Chairman, Wallaceburg, River  
Erosion Action Committee**

Brief presentation 11:69-71

**Dunkin, J., Councillor, Turnberry Township,  
Ontario**

Brief presentation 12:91-92

**Edighoffer, Hugh, M.P.P. (Perth), Ontario**

Brief 12:96-98

**Elliott, W. R., Galt, Ontario**

Statement 12:32-33

**Fergus, Ontario**

Brief 12:118-120  
Bus service 12:118-119

**Flood, George, Recording Secretary, London  
and District Railway Council, Ontario**

Brief statement 10:29-34

**Forgie, Mrs. Kathleen, Wingham Business and  
Professional Women's Club**

Brief presentation 3:71

**Galt, Ontario**

Brief 12:25-27  
Bus service 12:36  
By-law 238 (1874), Credit Valley Railroad grant 12:3,  
12:25, 12:35-36, 12:117  
Freight service 12:30, 12:34, 12:36, 12:38, 12:40  
London-Toronto service 12:25-30, 12:32-48  
Map rail passenger routes South Western Ontario held  
Committee records 12:3, 12:42  
Mayor, statement 12:27-30  
Petition signed by area residents, letters, presented  
Committee 12:3, 12:30-31, 12:48  
Rail transportation, no service 12:25, 14:6-7, 14:9

**Gaunt, M. A., M.P.P. (Huron-Bruce), Ontario**

Brief 13:64-68

**George, Mrs. Fred, Senior Citizens Club,  
Galt, Ontario**

Statement 12:33

**(La) Voie maritime et le transport au Canada, analyse  
économique**

Recommandations, tarif péage 9:16

**Voirie**

Voir

Transport-Routier

**ÉTUDE DU SERVICE-VOYAGEUR DANS LE  
SUD-OUEST DE L'ONTARIO**

**Anions, Rév. Richard, Conseiller, Southampton, Ont.**

Mémoire 13:45-46

**Association des Ingénieurs professionnels de la province  
d'Ontario**

Exposé par Weir, W. J. 10:54-55

**Banninga, M. Edward, P., Ingénieur, Sarnia, Ont.**

Mémoire 10:58-61

**Barlow, M. William, Échevin, Galt, Ont.**

Mémoire 12:25-27

**Bartja, M. William, Bailli de Pelee Island**

Mémoire 11:96-98

**Bernhardt, M. A. E., Secrétaire, Railway Workers  
Council, London, Ont. et région**

Mémoire 10:34-37

**Blundy, M. Paul D., Maire, Sarnia, Ont.**

Mémoire 11:126-128

**Brown, M. Arthur, Maire, Walkerton, Ont.**

Exposé et mémoire 13:28, 13:103-115

**Bruce, Comté de**

Mémoire 13:29-31  
Personnes âgées, transport 13:53-54  
Service-voyageurs 12:49-50, 12:58, 13:30-31, 13:35, 13:  
134

**Burntuck, M. Dan, Conseiller juridique, Toronto**

Mémoire 10:16-20

**CCT**

Voir

Commission canadienne des transports

**CN**

Voir

Chemins de fer nationaux du Canada

**CP**

Voir

Canadien Pacifique

**Campbell, M. R. M., Chambre de Commerce, Owen  
Sound, Ont.**

Mémoire 13:38-40

**• Canadian Brotherhood of Railway Transport and  
General Workers, Western Ontario District**

Membres 12:107  
Mémoire 12:103-105  
Service recherches 12:107  
Suppression service ferroviaire, instances concernant  
12:105-106

**Goderich, Ontario**

Rail passenger service 12:6-7

**GO North Committee, Toronto, Ontario**

Brief 13:131-151

**Greater Windsor Industrial Commission**

Brief 11:92-94

**Grey County, Ontario**

Brief and statement 13:40-41, 13:104-115

Bus service 13:105-115

**Gross, Mr., Councillor, Listowel, Ontario**

Brief presentation 12:62-64

**Hanover, Ontario**

Brief 13:60-61

**Harriston, Ontario**

Brief 13:55-57

**Hillgartner, K. C., Local Chairman, United Transportation Union, Windsor, Ontario**

Brief presentation 11:102-104

**Huron Township Council**

Brief 13:83-84

**Imperial Order Daughters of the Empire**

Tillsonburg District, Memorial Hospital brief, support 10:26

**Inglis, Lindsay, Reeve, Grey County, Ont.**

Brief presentation 13:40-41

**Johnston, F. C., Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers**

Brief presentation 12:103-105

**Kennedy, Roy, Chesley, Ontario**

Brief 13:53-54

**Kincardine, Ontario**

Brief 13:78-79

**Listowel, Ontario**

Brief 12:62-64

Bus service 12:62, 12:64-65, 12:67-69

**Locomotive Engineers, Brotherhood**

Brief 12:49-50

**London and District Railway Workers Council, Ontario**

Brief 10:29-34

Membership, organization 10:43-44

**London, Ontario**

Car shop closing 10:44

Service, station 10:34, 10:40, 10:64, 11:58, 13:6

**Lowrey, J. R., Ripley, Ontario**

Brief and presentation 13:91, 13:127-130

**Canadien Pacifique**

Découragement passagers 13:7

Galt, Ont., subventions 12:39-40

Owen-Sound-Toronto, trajet 13:132-134

Service-voyageurs, substitution pour transport marchandises 12:46-47

Toronto-Buffalo, suppression service 11:91, 11:94

**Chatham, Ont.**
**Aéroport**

Activités, 1971 11:7, 11:112

Administration 11:11-12

Aide gouvernement, frais partagés 11:8, 11:9, 11:15, 11:20

Améliorations, besoin d', coût 11:6-7, 11:10, 11:11, 11:18, 11:19, 11:111, 11:113

Avions privés 11:28

Historique 11:108-109

Importance 11:109-111

Lettres d'entreprises locales concernant 11:113-124

Marchandises, circulation, potentiel 11:27-28

Exposé et mémoire 11:5-7, 11:108-125

Service-voyageurs

Abandon, effets 11:18

Amélioration, avantages 11:13, 11:21

Situation 11:10

Windsor, communications 11:25-26

**Chemins de fer**

Autres pays, situation 10:61, 13:89

Avantages 10:60-61, 10:66

Mauvaise publicité 10:64-65

Nationalisés, service assuré, comparaison 10:43

Passages à niveau, accidents 11:54, 11:59-60

Recommandations

Actionnaires perpétuité, annulation intérêts 10:41-42, 10:48

Citoyens âgés, demi-tarifs 10:11, 10:44, 12:66, 13:14

Gouvernement fédéral, subventions 12:8, 12:83

Représentation travailleurs 10:37, 12:114

Service-voyageurs

Dépenses non-justifiées 11:46, 11:68, 12:107-111, 13:82, 13:87

Service-marchandises, contresubvention 13:71, 13:91

Syndicats

Compromis, conditions travail 12:59

Coopération, innovations 12:54, 12:59

Transport aérien, comparaison 10:66

*Voir aussi*

Ontario, Sud-ouest de l'

**Chemins de fer, Loi sur les**

Discontinuation service, critères 10:16-17

**Chemins de fer nationaux du Canada**

Air Canada, relations, recommandations 10:65

Amélioration service, efforts 11:64-65, 13:18, 13:21

Autosubventionnement, recommandation 13:6

Comparution devant Comité, recommandation 10:68-69, 10:72, 12:111-112

Découragement passagers 10:40-41, 11:13, 11:20, 11:32-33, 11:36, 11:37, 11:128, 12:50, 13:7, 13:56-57

Exposé par Veenis, R. M. 13:5-7

Horaire pour circuit Stratford-Toronto et Toronto-Stratford 12:116



**McGlynn, A., General Chairman, United Transportation Union, Preston, Ontario**

Brief presentation 12:112-113

**McMillan, Mrs. Betty, Alderman, Stratford, Ontario**

Brief presentation 12:5-8

**Maryborough Township Senior Citizens**

Brief 13:75-76

**Middleton, Douglas, Mayor, Chesley, Ontario**

Brief presentation 13:49-50

**Midwestern Development Council**

Brief 12:80-81

Study recommended 12:81-83

**Moore, J. R., Secretary, Greater Windsor Industrial Commission**

Brief presentation 11:92-94

**Moses, W. A., United Transportation Union (Trainman), Brotherhood**

Brief presentation 12:49-50

**Murphy, R., Local Committee, Harriston, Ontario**

Brief presentation 13:55-57

**National Transportation Act**

Provisions 13:10, 13:26

Revision, review, suggested, recommended 11:47, 11:63-64, 12:93, 12:113, 14:16

**Oddleifson, E. W., Reeve, Bayfield, Huron County, Ontario**

Brief 12:70-72

**Oehm, P. F., GO North Committee, Toronto, Ontario**

Brief presentation 13:93-95

**Ontario, Government of**

Brief 10:16-20

Hearings

Representatives, observers 11:5, 11:15, 12:23

Witness to answer policy questions, Committee request 10:28, 11:16, 11:29-30, 12:23-25

Position 10:17-18

Recommendations 10:19

**Owen Sound Chamber of Commerce**

Brief 13:38-40

Endorsement, Wiarton, Ontario; organization 13:38

**Owen Sound, Ontario**

Brief 13:36-38

Owen Sound-Toronto service 13:132-143

**Palmerston, Ontario**

Brief 12:89-90

See also

Cherry, R. S.

**Pare, Cecil, Industrial Commission and Manager of the Chamber of Commerce, Chatham, Ontario**

Brief, statement 11:5-7

**Pelee, Township, Ontario**

Airport 11:96-98

Paiements intérêt sur dette 10:41-42, 10:48-49

Pollution, contrôle, recherches 13:14

Publicité fausse 10:29-30, 10:34, 10:45, 10:51

«Rapport sur le service-voyageurs» 13:134

Service-marchandises, bénéfices 13:71, 13:91

Service négligé 10:68-69, 13:7

Service train-auto 10:63

Service-voyageurs, politique 13:5

Servo-centres 12:89, 12:120, 13:58

Sud-ouest Ontario

Abandon service, demandes, cause 10:71, 13:13

Déficit 13:19-20, 13:27, 13:49

Rentabilité services 13:9, 13:14

Rétablissement, diminution service, responsabilité 13:11, 13:12-13, 13:19, 13:22-23

Toronto-Owen Sound, trajet 13:134

Voir aussi

Sarnia, Ont.

**Cherry, M. Robert S., Palmerston, Ont.**

Mémoire 12:85-87

**Chesley, Ont.**

Mémoire 13:49-50

Service-voyageurs

Citoyens âgés, recommandations 15:53-54

Nécessité 13:49-52

Rétablissement, lettres d'appui 13:116-124

**Commission canadienne des Transports**

Chemins de fer, dépenses, approbation 12:107-111

Comparution devant Comité, lettre concernant 12:24

Enquête, service autobus, sud-ouest Ontario, consultations 12:49, 12:56, 12:66, 12:69, 12:76, 12:95, 13:33-34, 13:43

Rôle, pouvoirs 10:37, 10:53-54, 11:25, 12:44, 12:93, 12:100, 13:12, 13:52, 13:65, 13:140

Audiences 12:108-109

Suppression service-voyageurs

CN, consultations 13:18

Substitution par service autobus 12:67, 13:25-26, 13:53

**Commission royale d'enquête sur les transports**

Recommandations 10:35, 10:36, 11:23, 11:47

**Cooper, M. J. I., Tillsonburg, Ont.**

Mémoire 10:4-7

**Davis, M. H., Président du conseil, Comté de Bruce**

Mémoire 13:29-31

**Détroit, Michigan**

Doxiadis, rapport, transport ferroviaire, recommandation 11:31, 11:127

Mémoire 11:85-88

Transport service correspondance, recommandations 11:85-90, 11:92

**Douglas, M. Crawford, CKNX-TV, Wingham, Ont.**

Exposé 13:96-98

**Douglas Point, Ont.**

Expansion, besoin moyens transport 12:90

Service-voyageurs, recommandation 13:67, 13:70, 14:18

Boat transportation 11:97-102  
Brief 11:95-98  
Population, winter, summer 11:96-98

#### Perth County, Ontario

Brief 12:61-62

#### Railways

Advertising 11:13, 11:63  
Autotrains, car accompanies passengers 10:60, 10:63  
Branch line, abandonment 10:4  
Cattle shipping 12:50, 12:52-53, 12:55, 13:29, 13:32-36  
Recommendation 14:3, 14:9-11  
Electrified system 13:89  
Employees decrease, working practices 10:35, 11:65-67  
Equipment upgrading 11:63  
Flagging rules 12:54, 12:57-58  
Freight cars empty 13:57-58  
Grants, tracts of land, return perpetual passenger, freight service 12:120, 13:31, 13:39-40, 13:42, 13:47, 13:76, 13:80-81, 13:100-102  
Nationalization 10:36, 10:41, 10:43, 12:113  
Operations, hijacking, weather strikes, minimal 10:63  
Passenger complaints 10:29, 13:38  
Passenger rail services  
Elimination 10:37-38, 10:40-41, 10:45, 10:52, 10:57-59, 10:69, 11:36, 13:39, 13:55-57, 13:65, 13:79  
Re-establishment 10:19, 10:25, 10:38, 13:67, 14:3, 14:7-8  
Passengers handled 10:66  
Public relations 10:66  
Rail bus 10:21, 10:39, 10:52-54, 10:56, 12:19, 12:37, 12:54, 12:56, 12:60, 13:17  
Senior citizens, use, half fare 10:44, 12:33, 12:90, 13:14-15, 13:29-31, 13:37, 13:40, 13:48, 13:50, 13:52-54, 13:60, 13:66-67, 13:69, 13:75-79, 13:86, 13:125-126  
Speed limits 11:48, 11:51-52, 11:54-55, 11:58-60  
Stations, main line, closing 10:5  
Subsidies 11:55, 12:7-8, 13:14  
Technological change Union acceptance 12:51  
Tempos, Turbos, LRC trains, use 10:60, 11:47, 11:56-57, 11:59, 11:64, 12:83, 13:6, 13:86-87  
Tourist travel rates, similar Europe 10:65  
Train cleaning 11:60-61  
United States, AMTRAK 11:13, 11:46, 11:56, 11:85-86, 11:89-90, 12:83-84, 12:94  
*See also*  
Canadian National Railways  
Canadian Pacific Railway  
Individual cities, towns  
Transportation

#### Reports to the House

Draft 14:5-20  
First 2:3  
Fourth 14:3-4

#### Rivers, navigable streams

*See*  
Transportation

#### Robertson, N. R., Walkerton, Ontario

Brief 13:100-102

#### Robinson, Roy, Warden, Perth County, Ontario

Brief presentation 12:61-62

#### Dufferin, Ont., Comté de

Mémoire, nécessité transport vers aéroports 13:124

#### Duffus, M. S. M., Président, Wallaceburg River Erosion Action Committee

Mémoire 11:69-71

#### Dunkin, M. Jackson, Conseiller, Canton de Turnberry

Mémoire 12:91-92

#### Edighoffer, M. Hugh, Député provincial (Perth), Turnberry Township Federation of Agriculture

Mémoire 12:95-98

#### États-Unis

AMTRAK, service correspondance 11:85, 11:87, 12:84

#### Fergus, Ont.

Mémoire 12:118-120  
Service autobus insuffisant 12:119  
Service-voyageurs, nécessité 12:118-119

#### Flood, M. George, Secrétaire archiviste, Railway Workers Council, London, Ont. et région

Mémoire 10:29-34

#### Forgie, Mme Kathleen, Présidente, Wingham Business and Professional Women's Club

Mémoire 13:71-74

#### Galt, Ont.

Mémoires 12:25-27, 12:27-30  
Pétition appuyant service-voyageurs envoyée  
Ministre Transports, recommandation 12:3, 12:31  
Règlement 238 (1874) 12:117  
Service autobus 12:26, 12:36-37  
Service-voyageurs  
Besoins 12:26, 12:28-30, 12:39, 12:41  
Correspondance 12:26, 12:41-42  
CP, substitution pour CN 12:42, 12:46  
Personnes âgées, invalides 12:33, 12:43  
Recommandations 12:26-27, 12:32-33, 14:6-7, 14:9  
Suppression  
Causes 12:34  
Villages environnants 12:38  
Subvention  
CP, passages à niveau 12:39-40  
Credit Valley Railroad 12:25, 12:35-36  
Transport marchandises 12:36, 12:40

#### Gaunt, M. Murray, Député provincial, Huron-Bruce

Mémoire 13:64-68  
Service-voyageurs, plaintes concernant abandon du 13:68-69

#### «GO North Committee», Toronto, Ont.

Mémoire 13:127-151  
Service-voyageurs, proposition, recommandation 13:137-142

#### Golden Age Club, Galt, Ont.

Exposé, Mme George Fred 12:33

#### Grand Trunk Western

Qualité service 11:39



**Ross, Allan, President, Midwestern Development Council**

Brief presentation 12:80-81

**Rouse, G. S., Mayor, Galt, Ontario**

Statement 12:27-30

**Rutherford, R. E., Mayor, Owen Sound, Ontario**

Brief presentation 13:36-38

**Sarnia and District Chamber of Commerce**

Brief 11:30-31

Petition form 11:136

**Sarnia, Ontario**

Air services 10:62-63, 10:65, 11:33-34, 11:40

Brief 11:126-128

Canadian National Railways, unused original grant land, returned area 11:42-44, 11:127-128

**Freight**

Rates, handling 11:35, 11:41, 11:50, 11:128

Switching eliminated 11:49, 11:61-62

Industry 11:43-44, 11:127

Rail passenger service 10:54-63, 10:65, 11:30-42, 11:46-49, 11:51-54, 11:63, 11:126-128

Railway employees, loss of work 11:46, 11:49, 11:52

Shipping, Great Lakes 11:35, 11:41

**Sarnia Railway Workers Union Council**

Brief 11:45-48

Membership 11:45

**Schlenker, H. E., Port Elgin, Ontario**

Brief 13:87-90

**Seaforth, Ontario**

Brief 12:87-89

**Shellington, K. G., Hanover, Ontario**

Brief 13:84-86

**Smith, T. C., Sarnia Railway Workers Union Council**

Brief presentation 11:45-48

**Southampton, Ontario**

Brief 13:45-46

**Stratford, Ontario**

Brief 12:5-8

Bus service 12:20

Canadian National Railways Stratford-Toronto, Toronto-Stratford train schedule 12:116

Rail passenger service 12:5-23

Railway shops phasing out 12:7, 12:9

Tourist industry, difficulties 12:6, 12:13-14

**Stratford Railroad Employees**

Brief 12:49-50

**Sutherland Drainage Scheme**

Description, activities 11:72-74, 11:79-82

**Swan, Rev. J., Mayor, Hanover, Ontario**

Brief presentation 13:60-61

**Thompson, J., President, Maryborough Township Senior Citizens**

Brief presentation 13:75-76

**Grey, Comté de**

Compagnies d'autobus

Burley 13:113

Gray Coach Bus Lines Ltd. 13:106-110

Locales 13:113-115

Réseau tributaire, recommandation 13:41

Skinner 13:110-112

Mémoire 13:104-115

Service-voyageur, suppression, effets 13:104

**Gross, M., Conseiller, Listowel, Ont.**

Mémoire 12:62-65

**Hanover, Ont.**

Mémoire 13:60-61

Transport ferroviaire, suppression, effets 13:60-64

**Harriston, Ont.**

Mémoire 13:55-57

Service autobus 15:58

Service-voyageurs 13:59-60

Wagons inutilisés 13:57, 13:58-59

**Hillgartner, M. Ken, Syndicat des transports unis, Windsor, Ont.**

Mémoire 11:102-104

**Huron, Comté de**

Mémoire 12:70-73

Réseau routier rapide, recommandation 12:72

**Transport**

Aérien 12:72

Étude meilleur moyen, recommandation 12:74

Ferroviaire 12:71, 12:76-78

Maritime 12:72

Routier 12:71-72, 12:78-79

**Huron, Ont., Conseil municipal de**

Exposé 13:83-84

**Johnston, M. F. C., Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, Western Ontario District**

Mémoire 12:103-105

**Kennedy, M. Roy, Chesley, Ont**

Mémoire 13:53-54

**Kincardine, Ont.**

Mémoire 13:78-80

Service-voyageurs, instances concernant suppression 13:81

Toronto, trajet, description 13:65-66

Transport inapproprié 13:79

**Lindsay, M. Inglis, Bailli, Comté de Grey, Ont.**

Exposé et mémoire 13:40-41, 13:104-115

**Listowel, Ont.**

Mémoire 12:62-65

Service autobus 12:67

Service-voyageurs, subventions recommandation 12:63-64, 12:65

**McGlynn, M. A., United Transportation Union, Lodge 1768, Preston, Ont.**

Mémoire 12:112-113

# **Tillsonburg District Memorial Hospital, Ontario**

Brief 10:30, 10:73-74

## **Tillsonburg, Ontario**

Bus service inadequate, non-profitable 10:5, 10:8-9, 10:13-14, 10:73  
Hospital, problems 10:73-74  
Population 10:7, 10:11, 10:13  
Rail passenger service, non-existent 10:5, 10:38-39, 10:73  
Railway assistance 10:6-7, 10:10  
Travel to London, Toronto 10:5-7, 10:14-15

## **Trade Unions**

Technological change, acceptance 12:51  
Workers  
Board of Directors representation 10:37, 10:43-44  
Community interest 12:59  
Company share ownership 11:47-49

## **Transport and Communication Standing Committee**

Adjourn place to place Southwestern Ontario 2:3, 5:28-29, 8:3  
Canadian National Railways, appearance 12:69-70, 12:111-112  
Letters received printed as appendix 13:84, 13:152-161  
Map rail passenger routes South Western Ontario held records 12:3  
Petition signed Galt area residents, letters, sent Minister of Transport 12:3  
Public hearings, advertising, re-scheduling 1:5, 1:8, 8:4  
Recommendations 14:3  
Travel, London, Chatham, Stratford, Walkerton 1:8, 8:4, 10:4, 12:5

## **Transportation**

Air  
Possibility, explanation 13:96-98  
Unsuitability, explanation 13:127-128  
Airlines, railways, subsidization, provision, facilities, research comparison 10:63  
Boards of Directors, Air Canada, CNR, interrelationship 10:65  
Bus service 12:53-54, 12:56, 12:61, 12:85, 12:88, 12:93, 12:95, 12:103, 12:118-119, 13:30, 13:33, 13:43, 13:49, 13:58, 13:65-66, 13:70-74, 13:76, 13:105-115, 13:128-129  
Minibus 13:95  
Trains integration 13:94-95  
*See also*  
Individual cities and towns  
Detroit—Windsor—Niagara-Falls—Buffalo 11:85  
Exhibition, Washington, D.C. 10:21  
GO transit system 10:60, 11:47, 11:65, 11:67, 12:113, 13:7, 13:49, 13:89-90, 13:93  
Jurisdiction 10:18, 10:24  
Merchant marine fleet 10:37  
Municipalities, cooperation 11:42, 12:18  
National policy 10:35-37, 10:54, 11:47  
Rivers, navigable streams 11:69, 11:74, 11:77-78  
Agricultural produce, stone 11:69-70, 11:77  
Erosion 11:70-72, 11:75, 11:78, 11:80-82, 11:84  
Recommendations 14:3, 14:17  
Regulations, enforcement 11:81-82  
Speed control 11:70, 11:80-81  
Tourist industry 11:70, 11:75-77  
Service, adequate, citizen right 10:38

# **McMillan, Mme Betty, Échevin, Stratford, Ont.**

Mémoire 12:5-8

## **Macpherson, Rapport**

*Voir*

Commission royale d'enquête sur les transports

## **Maryborough Township Senior Citizens**

Mémoire 13:75-76

## **Middleton, M. Douglas, Maire, Chesley, Ont.**

Mémoire 13:49-50

## **Midwestern Development Council**

Étude fédérale, provinciale, régionale transport, recommandation 12:81-82  
Mémoire 12:80

## **Moore, M. J. R., Secrétaire, Commission métropolitaine industrielle de Windsor, Ont.**

Mémoire 11:92-94

## **Moorefield, Ont.**

Transport insuffisant 13:77-78

## **Moses, M. W. A., Brotherhood of United Transportation Union (Trainmen) Stratford, Ont.**

Mémoire 12:49-51

## **Murphy, M. R., Harriston, Ont.**

Mémoire 13:55-57

## **Oddleifson, M. E. W., Bayfield, Ont., Comté de Huron**

Mémoire 12:70-73

## **Oehm, M. Peter, "GO North Committee", Toronto, Ont.**

Exposé et mémoire 13:93-95, 13:131-151

## **Ontario, Direction de l'expansion régionale de l'**

Amélioration transport, études régions urbaines affectées 13:141, 13:145-151

## **Ontario, Gouvernement de l'**

Mémoire 10:16-20  
Recommandations 10:19, 14:11, 14:16, 14:19  
Suppressions service-voyageurs, représentations concernant 12:101  
Transport, priorité 12:45, 12:47

## **Ontario, Sud-ouest de l'**

Chemins de fer  
Droits de passage 12:96, 13:100  
Entretien 13:82-83, 13:84  
Municipalités, accords réciproques 12:119-120, 13:8-9, 13:31, 13:39-40, 13:47, 13:76-77, 13:79, 13:80, 13:85-86, 13:100-101 13:102  
Terrains inutilisés 11:42-44, 11:128, 12:96, 13:47-48  
Routes, critique 13:38, 13:43-44  
Service aérien, recommandations 13:96-99  
Service autobus  
Subventionné, recommandation 13:70, 13:95, 13:105  
Transport interurbain 13:105-115  
Service de transport «GO transit» 13:89, 13:132  
Service-voyageurs  
Amélioration, recommandations 10:59-60, 12:21, 12:82-83, 13:104-105, 13:129, 13:137  
Autobus sur rails, recommandations 10:21, 10:26-27,



- See also*  
Railways
- Transportation Act**  
*See*  
National Transportation Act
- Turnberry Township, Ontario**  
Brief 12:91-92
- United States**  
Railways, AMTRAK 11:13, 11:46, 11:56, 11:85-86, 11:89-90, 12:83-84, 12:94
- United Transportation Union, Preston, Ontario**  
Brief 2:112-113
- United Transportation Union (Trainmen), (Enginemen), Brotherhoods**  
Brief 12:49-50
- United Transportation Union, Windsor, Ontario**  
Brief 11:102-104  
Membership 11:104
- Veenis, R.M., Area Manager, Canadian National Railways**  
Statement 13:5-7
- Walkerton Business and Professional Women's Club**  
Brief Wingham Club, endorsation 13:74
- Walkerton, Ontario**  
Brief and statement 13:28, 13:103
- Wallaceburg, Ontario**  
Railroad, freight 11:83-84  
Ships, freight 11:69-70, 11:77-78
- Wallaceburg, River Erosion Action Committee**  
Brief 11:69-71  
Shoreline ownership 11:82, 11:84-85
- Weber, A. W., Detroit, Michigan**  
Brief 11:85-88
- Weir, W. J., Lambton Chapter, Association of Professional Engineers of the Province of Ontario**  
Brief, statement 10:54-55
- White, Jack, Kincardine, Ontario**  
Brief presentation 13:78-79
- Williams, E. M., Clerk-Treasurer, Seaforth, Ontario**  
Brief presentation 12:87-89
- Windsor, Ontario**  
*See*  
Greater Windsor Industrial Commission
- Wingham and District Senior Citizens**  
Brief 13:125-126
- Wingham Business and Professional Women's Club**  
10:39, 10:52-53, 10:54, 10:56, 11:56-57, 12:19, 12:37, 12:57-58, 12:60, 13:17, 13:93-94  
Collaboration fédérale-provinciale-municipale, nécessité 10:22, 10:25, 10:27, 12:10-13, 12:45, 12:100, 12:141, 14:13  
Correspondance 10:31, 11:52-53  
Déficit 10:16, 10:20-21, 10:23, 10:27, 14:15  
Études lignes utilisées seulement, recommandation 12:32  
Frais exploitation 11:68-69, 13:131, 13:134  
Gares, parcs stationnement 12:22-23  
Interruption  
Causes 11:55, 11:68, 12:32  
Consultations préalables 10:20, 12:95, 13:33  
Expansion industrielle, effets 13:73  
Lettres concernant 13:152-161  
Responsabilité 12:11-12, 12:13  
Situation antérieure suffisante 13:92  
Manque de coordination 12:45  
Nécessité 13:127, 13:128  
Personnel 11:65-68  
Pénurie 11:61, 11:62  
Préférence à autre mode de transport 10:62-63, 10:64, 12:94, 12:115, 13:46  
Problèmes régionaux 13:136-137  
Projet d'horaire 13:143  
Renseignements, pénurie 10:61, 10:64, 11:17, 11:46  
Rentabilité, critères 10:16, 10:18, 10:24-25, 10:53, 13:26, 13:38-39, 14:7, 14:16  
Rétablissement, recommandation 10:38, 12:82, 13:23, 13:24, 13:43, 14:3, 14:7, 14:14, 14:17-19  
Service autobus, intégration, raccordement, recommandation 13:94-95, 13:105  
Service, critiques 13:88-89  
Service des baggages, plaintes 12:7, 12:18, 13:16  
Subventionné, justification 13:130  
Surchargement 10:29-31, 10:40, 10:51-52, 11:17, 13:11, 13:15-16, 13:23  
Système de remplacement 12:67-68, 12:79, 12:103, 13:7-8, 13:25, 13:33, 13:49, 13:53, 13:55, 13:58, 13:65  
Tarifs, service, comparaison 10:33-34  
Vitesse, recommandations 11:48, 11:51-52, 11:55, 11:57-58, 11:59  
Wagons-restaurant, pénurie 11:103-107  
Tarifs marchandises, péréquation 11:22-24, 11:128  
Transport  
Bétail provenant de l'Ouest du Canada 12:50, 12:52-53, 12:55, 13:29, 13:32-33, 13:34-36, 13:45, 14:3, 14:9, 14:10-11  
Différents modes 13:127  
Étude meilleur moyen 10:17-18, 10:19, 12:64, 13:11, 13:41, 13:62, 13:67, 13:69, 13:104, 13:132, 14:3, 14:11-13, 14:16-17, 14:19  
Région dépourvue 12:65, 13:37  
*Voir aussi*  
(Villes diverses)
- Owen Sound, Ont.**  
Citoyens, réclamations 13:42  
CN, CP, pont d'échange 13:23  
Mémoire 13:36-38  
Service autobus inadéquat 13:40  
Toronto, CP, trajet 13:132-134
- Owen Sound, Ont., Chambre de Commerce d'**  
Mémoire 13:38-40

Brief 13:71-74  
Walkerton Club, endorsation 13:74

# Appendices

- TC-1—Canadian National Railways, Passenger Train Services—Ratio of Costs to Revenues, year 1970 6:38-40
  - TC-2—Comparison of sample one-way railway passenger fares—1962 and 1972 7:24
  - TC-3—10 year comparison, Cross-Canada Bus Fares 7:26
  - TC-4—10 year comparison of Saskatchewan Transportation Co. Bus Fares 7:27
  - TC-5—Thunder Bay, Ontario (licensed elevator capacity ... 1970) 7:28
  - TC-6—Pacific Coast (licensed elevator capacity .... 1970) 7:30
    - Brief, Tillsonburg District Memorial Hospital, Ontario 10:73-74
  - TC-7—Brief, City of Chatham, Chatham Chamber of Commerce, Chatham Industrial Commission 11:108-125
  - TC-8—Petition form sent out by Sarnia and District Chamber of Commerce 11:126
  - TC-9—Brief, Paul D. Blundy, Mayor, on behalf Corporation of City of Sarnia 11:126-128
  - TC-10—Canadian National Schedule Stratford-Toronto, Toronto-Stratford 12:116
  - TC-11—Galt, Ontario By-Law 238 (1874) 12:117
  - TC-12—Brief, Fergus, Ontario 12:118-120
  - TC-13—Brief, Walkerton, Ontario 13:103
  - TC-14—Brief, Grey County, Ontario 13:104-115
  - TC-15—Letters transmitted by Mayor Douglas Middleton, Chesley, Ontario 13:116-124
  - TC-16—Brief, Dufferin County 13:124
  - TC-17—Brief, Wingham and District Senior Citizens 13:125-126
  - TC-18—Brief, Lowry, J. R., Ripley, Ontario 13:127-130
  - TC-19—Brief, GO North Committee, Toronto, Ontario 13:131-151
  - TC-20—Letters received by Committee 13:152-161
    - See also
- Briefs (not appended)

# Documents Tabled

- 1. A Canadian Public Address Postal Coding System
- 2. Performance Specification for Mechanized Letter Sorting System for Ottawa Post Office
- 3. Performance Specification for Mechanized Letter Sorting Systems for Canada Post Office Department
- 4. Copy of contract between the Crown and ITT Canada Limited for a Mechanized Letter Sorting System—Ottawa
- 5. Copies of Tender request for Ottawa
- 6. Copies of Tender requests for Post Office System 1:6
- Exhibit TC-1—Names 600 Sarnia citizens expressing desire for continued rail service to Sarnia 10:3, 10:67
- Exhibit TC-2—Signed petitions (3459 signatures) concerning railway passenger service to Sarnia 11:3, 11:31
- Map rail passenger routes South Western Ontario, City of Galt 12:3, 12:42

## Palmerston, Ont.

Mémoires 12:85-87, 12:89-90  
Senior Citizen's Club, service-voyageurs, déclaration 12:90

## Pare, M. Cecil, Directeur général, Chambre de commerce de Chatham, Ont.

Mémoire 11:5-7

## Pelee Island

Mémoire 11:95-98  
Transport aérien, piste d'atterrissage, prolongement 11:96-97, 11:98  
Transport maritime 11:97-98  
Service traversiers 11:98-102

## Perth, Ont., Comté de

Mémoire, absence transport public 12:61-62

## Pollution

Trains, degré moins élevé 11:56, 13:73  
Transport en commun, solution 12:63, 12:76, 12:86, 12:94, 13:86

## Port Elgin, Ont.

Mémoire 13:87-90

## Railway Workers Council, London, Ont. et région

Membres 10:43  
Mémoire 10:29-37  
Recommandations 10:34  
CN, présentation 10:50-51

## Railway Workers Council, Sarnia, Ont.

Mémoire 11:45-49

## Rapports à la Chambre

Premier 2:3  
Quatrième 14:3-4

## Regina, Sask.

Système Regina Telebus 13:141-142

## Ripley, Ont.

Exposé par Lowry, M. J. R. 13:91

## Robinson, M. Roy, Gouverneur, Comté de Perth, Ont.

Mémoire 12:61-62

## Ross, M. Allan, Président, Midwestern Development Council

Mémoire 12:80-81

## Rouse, M. Gordon S., Maire, Galt, Ont.

Mémoire 12:27-30

## Rutherford, M. R. M., Maire, Owen Sound, Ont.

Mémoire 13:36-38

## Sarnia et du district, Chambre de commerce de

Mémoire 11:30-31

## Sarnia, Ont.

CN, terrains et droits de passage inutilisés 11:42-44, 11:128  
Mémoires 10:58-61, 11:126-128  
Service-voyageurs



**Briefs (not appended)**

- Association of Professional Engineers of the Province of Ontario, Lambton Chapter 10:54-55
  - Bayfield, Huron County, Ontario 12:70-72
  - Bruce County 13:29-31
  - Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers Western Ontario District 12:103-105
  - Cherry R. S., Palmerston Ontario 12:85-87
  - Chesley, Ontario 13:49-50
  - Cooper, Mr. and Mrs. J. I., Tillsonburg, Ontario 10:4-7
  - Edighoffer, Hugh, M.P.P. (Perth), Ontario 12:95-98
  - Galt, Ontario 12:25-27
  - Gaunt, M. A., M.P.P. (Huron-Bruce), Ontario 13:64-68
  - Greater Windsor Industrial Commission 11:92-94
  - Hanover, Ontario 13:60-61
  - Harriston, Ontario 13:55-57
  - Huron Township Council 13:83-84
  - Kennedy, Roy, Chesley, Ontario 13:53-54
  - Kincardine, Ontario 13:78-79
  - Listowel, Ontario 12:62-64
  - London and District Railway Workers Council, Ontario 10:29-34
  - Maryborough Township Senior Citizens 13:75-76
  - Midwestern Development Council 12:80-81
  - Ontario, Government of 10:16-20
  - Owen Sound Chamber of Commerce 13:38-40
  - Owen Sound, Ontario 13:36-38
  - Palmerston, Ontario 12:89-90
  - Peelee Township, Ontario 11:95-98
  - Perth County, Ontario 12:61-62
  - Robertson, N. R., Walkerton, Ontario 13:100-102
  - Sarnia and District Chamber of Commerce 11:30-31
  - Sarnia Railway Workers Union Council 11:45-48
  - Schlenker, H. E., Port Elgin, Ontario 13:87-90
  - Seaforth, Ontario 12:87-89
  - Shellington, K. G., Hanover, Ontario 13:84-86
  - Southampton, Ontario 13:45
  - Stratford, Ontario 12:5-8
  - Turnberry Township, Ontario 12:91-92
  - United Transportation Union, Preston, Ontario 12:112-113
  - United Transportation Union (Trainmen), (Engineers), Brotherhoods; Locomotive Engineers, Brotherhood; Stratford Railroad Employees 12:49-50
  - United Transportation Union, Windsor, Ontario 11:102-104
  - Wallaceburg, River Erosion Action Committee 11:69-71
  - Weber, A. W., Detroit, Michigan 11:85-88
  - Wingham Business and Professional Women's Club 13:71-74
- See also  
Appendices

**Witnesses**

- Aarssen, A., Commissioner, Sutherland Drainage Scheme; Wallaceburg, River Erosion Action Committee 11:71-84
- Allin, D. G., Mayor, Chatham, Ontario 11:8-29
- Anions, Rev. Richard, Councillor, Southampton, Ontario 13:45-48

- Abandon, causes, conséquences 10:58, 11:32, 11:46, 11:52
- Amélioration, recommandation 10:55, 11:30, 11:34-35, 11:39-40, 11:57, 11:62-63
- Diminution qualité, causes 11:36, 11:46-47, 11:60-61
- États-Unis, discontinuation 11:33-34, 11:37, 11:38
- Horaire 11:35-36, 11:47, 11:49, 11:57-58, 11:63
- Nécessité 11:46, 11:48
- Reprise, appui municipalités 11:42
- Service autobus, comparaison 11:41-42, 11:46
- Toronto, trajet 11:30-31, 11:37, 11:127
- Transport aérien 11:34
- Gouvernement fédéral, subvention 11:40-41
- Transport maritime, Grands Lacs 11:41
- Wagons marchandises, triage, problèmes 11:49, 11:51, 11:62

**Schlenker, M. H. E., Port Elgin, Ont.**

Mémoire 13:87-90

**Seaforth, Ont.**

Mémoire 12:87-89

Service autobus 12:88-89

**Shellington, M. K. G., Hanover, Ont.**

Mémoire 13:84-86

**Smith, M. T. C., Secrétaire-trésorier, Conseil des employés du chemin de fer de Sarnia, Ont.**

Mémoire 11:45-48

**Southampton, Ont.**

Chemins de fer, terrains inutilisés 13:47-48

Mémoire 13:45-46

Transport insuffisant 13:45-46

**Stratford, Ont.**

Mémoire 12:5-8

Service autobus 12:20

Service-voyageurs

Correspondance vers Nord 12:6, 12:18

Réduction

Reproches 12:15, 12:16, 12:21

Service-marchandises 12:7, 12:50, 12:52-53

Tourisme 12:6, 12:13-14

Situation actuelle 12:17-18

Toronto, trajet 12:10

**Swan, Rév. J., Maire, Hanover, Ont.**

Mémoire 13:60-61

**Syndicat des transports unis, Preston, Ont.**

Mémoire 12:112-113

**Syndicat des transports unis, Windsor, Ont.**

Mémoire 11:102-104

**Thompson, M. James, Président, Maryborough Township Senior Citizens**

Mémoire 13:75-76

**Tillsonburg District Memorial Hospital**

Mémoire, service-voyageurs, insuffisance, effets 10:73-

- Arbique, H., Secretary, Canadian Transport Commission 4:15, 6:19, 7:10, 7:17
- Banninga, E. P., Professional Engineer, Sarnia, Ontario 10:58-66
- Barlow, William, Alderman, Galt, Ontario 12:25-42
- Bartja, William, Reeve, Pelee Township, Ont. 11:95-102
- Bell, David, Chairman, Sarnia and District Chamber of Commerce 11:30-42
- Bernhardt, A. E., Corres. Secretary, London and District Railway Workers Council 10:34-49
- Blundy, P. D., Mayor, Sarnia, Ontario 11:32-44
- Boughner, A. C., Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration, Post Office Department 1:21-24
- Bridge, R. G., Councillor, Palmerston, Ontario 12:89-90, 12:93
- Brown, A. A., Solicitor, Canadian National Railways 10:67-72, 12:111-112
- Brown, Arthur, Mayor, Walkerton, Ontario 13:28
- Burnick, D., Legal Counsel, Province of Ontario 10:16-29
- Campbell, G. C., Assistant Deputy Postmaster-General, Marketing, Post Office Department 1:59-60
- Campbell, R. M., Owen Sound Chamber of Commerce 13:38-40
- Camu, P., Administrator, Canadian Marine Transport Administration 9:40
- Camu, P., President, St. Lawrence Seaway Authority 2:6-8, 2:34-53
- Carvel, J. T., Counsel, St. Lawrence Seaway Authority 2:45-51
- Chapman, Dr. J. H., Acting Deputy Minister, Communications Department 3:15-16
- Cherry, R. S., Palmerston, Ontario 12:81, 12:85-87, 12:92-94
- Cooper, J. I., Tillsonburg, Ontario 10:4-15
- Cooper, Mrs. J. I., Tillsonburg, Ontario 10:13
- Côté, Hon. Jean-Pierre, Post Master General 1:11-97
- Cousens, R. J., Acting Director, Transportation, Post Office Department 1:75-76
- Cummings, R. S., Development Officer, Court House, Goderich, Huron County, Ontario 12:74
- Davis, H., Warden, Bruce County, Ontario 13:29-36
- Douglas, Crawford, CKNX-TV, Wingham, Ontario 13:96-99
- Duffus, S. M., Chairman, Wallaceburg, River Erosion Action Committee 11:69-85
- Dunkin, J. Councillor, Turnberry Township, Ontario 12:91-92
- Edighoffer, Hugh, M.P.P. (Perth), Ontario 12:96-103
- Ellam, F. B., Director, Financial Management, National Harbours Board 2:22
- Elliott, W. R., Galt, Ontario 12:32-40
- Flood, George, Recording Secretary, London and District Railway Workers Council, Ontario 10:29-52
- Forgie, Mrs. Kathleen, Wingham Business and Professional Women's Club 13:71-75
- Fultz, J. G., Director, Coding and Mechanization, Post Office Department 1:18-94
- Gaunt, M. A., M.P.P. (Huron-Bruce), Ontario 13:64-71
- George, Mrs. Fred, Senior Citizens Club, Galt, Ontario 12:33, 12:43
- Gilchrist, W. M., President, Northern Transportation Company 8:5-12

#### Tillsonburg, Ont.

- Mémoire 10:4-7
- Service-autobus 10:8, 10:9, 10:13-14, 10:73, 10:74
- Service-voyageurs
  - Interruption 10:7-8, 10:14
  - Subventions 10:10
  - Utilité 10:9, 10:12
- Transport
  - Préférences 10:13, 10:14-15
  - Situation actuelle 10:4-6

#### Toronto, Région de

- Transport interurbain express 11:47

#### Transport

- Ingérence politique 12:21-22
- Perspectives d'avenir 13:130
- Planification globale, besoin 12:102
- Politique nationale 10:35-36, 10:41, 13:36, 13:37, 13:40
- Recommandations
  - Intégration différents modes 11:87
  - Organisme de contrôle, création 10:57-58
  - Régions éloignées 11:128
  - Réseau national, création 10:36-37, 10:38, 10:46-47, 10:57, 11:17, 12:51
  - Voir aussi
- Ontario, Sud-ouest de l'

#### Transports et Communications, Comité permanent des

- Lettres au 13:116-124, 13:152-161
- Projet de rapport 14:6-20

#### Transports, Loi nationale sur les

- Interdiction abandons 12:11
- Révision, recommandation 11:47-48, 12:113, 13:69, 13:86, 14:7, 14:11, 14:16

#### Treitz, M. R. E., Président local des hommes de cour, Conseil des employés du Chemin de fer de Sarnia, Ont.

- Mémoire 11:48-49

#### Turnberry, Ont., Canton de

- Chemins de fer, manque d'entretien, pratiques dangereuses 12:91-92
- Mémoire 12:91-92
- Transport pétrole 12:92

#### United Transportation Union, (Trainmen), (Enginemen), Brotherhoods, Locomotive Engineers, Brotherhood, Cheminots, Stratford, Ont.

- Mémoire 12:49-51
- Service-voyageurs, suppression, représentations 12:51

#### Veenis, M. R. M., Gérant de district, Chemins de fer nationaux du Canada

- Exposé 13:5-7

#### Walkerton, Ont.

- Exposés et mémoire 13:28, 13:100-102, 13:103-115
- Transport public, enquête 13:103

#### Wallaceburg, Ont., District de

- Canaux d'écoulement 11:72-73
- Cours d'eau
  - Contrôle vitesse, trafic 11:74, 11:78-80
  - Dommages, responsabilité 11:77
  - Protection rives 11:80



- Gordon, William, United Transportation Union (Enginemen), Brotherhood 12:51-55
- Gross, Mr., Councillor, Listowel, Ontario 12:62-69
- Harrison, E. T., Chairman, Sarnia Railway Workers Union Council 11:44-67
- Hillgartner, K. C., Local Chairman, United Transportation Union, Windsor, Ontario 11:102-107
- Huck, W. H., Administrator, Air Transportation administration, Ministry of Transport 9:29-30
- Inglis, Lindsay, Reeve, Grey County, Ont. 13:40-43
- Isaacs, Gordon, Works Department, Walpole Island Council, Wallaceburg, River Erosion Action Committee 11:73
- Jamieson, Hon. Don, Minister of Transport 9:6-92
- Johnston, F. C., Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers 12:103-111
- Jones, D. H., Chairman, Railway Transport Committee 5:19-30
- Karges, Mrs. Elsie, Councillor, Listowel, Ontario 12:65-69
- Kennedy, Roy, Chesley, Ontario 13:53-54
- Knapp, D. F., Director, Marine and Ferry Branch, Transport Department 9:67
- Lister, Murray, Ontario Department of Transport 11:30
- Lowry, J. R., Ripley, Ontario 13:91-92
- McDowell, G. E., General Manager, Toronto Area Airport Project, Transport Department 9:39
- McGlynn, A., General Chairman, United Transportation Union, Preston, Ontario 12:112-115
- Mackay, J. A. H., Deputy Postmaster General 1:17-93
- McMillan, Mrs. Betty, Alderman, Stratford, Ontario 12:5-23
- McPherson, Miss Yvonne, Wingham Business and Professional Women's Club 13:74-75
- Malcolm, P. E. B., Vice-President, St. Lawrence Seaway Authority 2:38
- Marchand, de M., Assistant Deputy Minister, Operations, Communications Department 3:10-24
- Martin, J. M., Director, Finance and Accounting, St. Lawrence Seaway Authority 2:39-40
- Middleton, Douglas, Mayor, Chesley, Ontario 13:49-55
- Moore, J. R., Secretary, Greater Windsor Industrial Commission 11:92-95
- Moses, W. A., United Transportation Union (Trainmen), Brotherhood 12:49-60
- Murphy, R., Local Committee, Harriston, Ontario 13:55-60
- Nixon, F. G., Administrator, Telecommunication Bureau 3:21
- Oddleifson, E. W., Reeve, Bayfield, Huron County, Ontario 12:70-80
- Oehm, P. F., GO North Committee, Toronto, Ontario, 13:93-96
- Pare, Cecil, Industrial Commission and Manager of the Chamber of Commerce, Chatham, Ontario 11:5-29
- Parkhill, D. E., Assistant Deputy Minister Planning, Communications Department 3:11-15
- Pickersgill, Hon. J. W., President, Canadian Transport Commission 4:4-34, 5:6-28, 6:5-36, 7:4-22
- Robertson, N. R., Walkerton, Ontario 13:100-102
- Robinson, Roy, Warden, Perth County, Ont. 12:61
- Répartition compétences 11:74
- Rôle commercial 11:77-78, 11:83
- Subventions, aménagement 11:75-76, 11:82
- Digues, menaces 11:73
- Erosion
  - Rives, effets 11:71, 11:78, 11:81
  - Talus 11:71
- Mémoire 11:69-71
- Weber, M. Art, Détroit, Michigan**
  - Mémoire 11:85-88
- Weir, M. W. J., Ingénieur, Section régionale de Lambton, Association des Ingénieurs professionnels de la province d'Ontario**
  - Exposé 10:54-55
- White, M. Jack, Kincardine, Ont.**
  - Mémoire 13:78-80
- Williams, M. Ernest, Commis-trésorier, Seaforth, Ont.**
  - Mémoire 12:87-89
- Windsor, Ont.**
  - Service-voyageurs, situation 11:94-95
  - Transport
    - Amélioration 11:93
    - Centre du Canada, nécessité 11:93
- Windsor, Ont., Commission métropolitaine industrielle de**
  - Mémoire 11:92-94
- Wingham Business and Professional Women's Club**
  - Clubs associés, lettres d'appui 13:73-74
  - Mémoire 13:71-74
- Wingham, Ont.**
  - Citoyens âgés, mémoire 13:125-126
  - Service aérien 13:73
  - Service-autobus 13:71-72, 13:74, 13:125-126
  - Service-voyageurs 13:73
- Appendices**
  - TC-1—«Services voyageurs—Rapport entre les frais et les revenus—année 1970» 6:39-41
  - TC-2—Comparaison des tarifs voyageurs—1962 et 1972 7:25
  - TC-3—Tarifs comparés des autobus qui traversent le Canada (période 10 ans)
    - Tarifs chemins de fer et autobus en Saskatchewan 7:26
  - TC-4—Tarifs comparés des autobus de Saskatchewan Transportation Co, (période 10 ans)—autres tarifs 7:27
  - TC-5—Thunder Bay, élévateurs grain autorisés, expédition par mer
    - Churchill, Man., capacité élévateurs grains autorisés 7:29
  - TC-6 (fasc. 7)—Côte Pacifique, capacité élévateurs grains autorisés—recettes pendant 10 ans 7:31 (fasc. 10)—Mémoire, Tillsonburg District Memorial Hospital, Tillsonburg, Ont. 10:73-74
  - TC-7—Mémoire, Cité de Chatham, Chambre de commerce de Chatham, Commission industrielle de Chatham. Appendice 11:108-125
  - TC-8—Exemple de pétition 11:126

- Ross, Allan, President, Midwestern Development Council 12:80-85
- Rouse, G. S., Mayor, Galt, Ontario 12:27-48
- Rutherford, R. E., Mayor, Owen Sound, Ontario 13:36-45
- Schlenker, H. E., Port Elgin, Ontario 13:87-91
- Schooley, B. J., Alderman, Stratford, Ontario 12:15-22
- Shellington, K. G., Hanover, Ontario 13:84-87
- Sinclair, G. M., Assistant Deputy Postmaster General, Operational Services, Post Office Department 1:35-37, 1:52, 1:85, 1:92-95
- Smith, T. C., Sarnia Railway Workers Union Council 11:45-69
- Stanbury, Hon. R., Minister of Communications 2:4-26
- Stoner, O. G., Deputy Minister of Transport 9:30, 9:42-45, 9:54-56, 9:73-86
- Swan, Rev. J., Mayor, Hanover, Ontario 13:60-64
- Taylor, D. E., Chairman, National Harbours Board 2:8-34, 9:62-64
- Thompson, J., President, Maryborough Township Senior Citizens 13:75-78
- Treitz, R. E., Sarnia Railway Workers Union Council 11:48-69
- Veenis, R. M., Area Manager, Canadian National Railways 13:5-27
- Weber, A. W., Detroit, Michigan 11:85-92
- Weir, W. J., Lambton Chapter, Association of Professional Engineers of the Province of Ontario 10:54-58
- White, Jack, Kincardine, Ontario 13:78-84
- Williams, E. M., Clerk-Treasurer, Seaforth, Ontario 12:87-89, 93-94

- TC-9—Blundy, M. Paul D., Maire, Sarnia, Ont. 11:126-128
  - TC-10—Horaire du CN pour le circuit Stratford-Toronto et Toronto-Stratford 12:116
  - TC-11—Règlement 238 (1874) de la ville de Galt, Ont. 12:117
  - TC-12—Mémoire, ville de Fergus, Ont. 12:118-120
  - TC-13—Mémoire, M. A. Brown, Maire, Walkerton, Ont. Annexe 13:103-115
  - TC-14—Mémoire, Conseil comté de Grey, Ont. Annexe 13:104-115
  - TC-15—Lettres transmises par D. Middleton Maire, Chesley, Ont. 13:116-124
  - TC-16—Mémoire, Comté de Dufferin, Ont. 13:124
  - TC-17—Mémoire, Citoyens âgés de Wingham, Ont. Annexe 13:125-126
  - TC-18—Mémoire, M. J. Randall Lowry, Walkerton, Ont. 13:127-130
  - TC-19—Mémoire, M. Peter Oehm, Président, «GO North Committee», Toronto, Ont. 13:131-151
  - TC-20—Lettres transmises par parties intéressés 13:152-161
- Voir aussi  
Mémoires (non-annexés)

#### Documents déposés

- 1. Un système de codage postal canadien
- 2. Les caractéristiques de fonctionnement d'un système de tri automatique du courrier destiné au bureau de poste d'Ottawa
- 3. Les caractéristiques de fonctionnement d'un système de tri automatique du courrier destiné au ministère des Postes du Canada
- 4. Un exemplaire du contrat signé pour l'achat d'un système de tri automatique du courrier—Ottawa
- 5. Des exemplaires des appels d'offres pour Ottawa
- 6. Des exemplaires des appels d'offre pour les Postes 1:6, 1:62-63
- Pièce TC-1—Liste d'environ 600 noms de citoyens de Sarnia désirant le service-voyageurs prolongé jusqu'à Sarnia 10:3, 10:67
- Pièce TC-2—Pétitions re: service-voyageurs à Sarnia 11:3, 11:31
- Carte géographique indiquant les routes ferroviaires dans le sud-ouest, déposée par la ville de Galt 12:3, 12:42

#### Mémoires (non-annexés)

- Association des Ingénieurs professionnels de la province d'Ontario 10:54-55
- Bayfield, Comté de Huron 12:70-72
- Bruce, Comté de 13:29-31
- Canadian Brotherhood of Railway Transport Workers, Western Ontario District 12:103-105
- Cherry, R. S., Palmerston, Ont. 12:85-87
- Chesley, Ont. 13:49-50
- Cooper, M. et M<sup>me</sup> J. I., Tillsonburg, Ont. 10:4-7
- Edighoffer, M. Hugh, Député provincial, (Perth), Ont. 12:95-98
- Galt, Ont. 12:25-27
- Gaunt, M. A., Député provincial, Comté de Huron—Bruce, Ont. 13:64-68
- Hanover, Ont. 13:60-61
- Harriston, Ont. 13:55-57



- Huron, Conseil municipal de 13:83-84
- Kennedy, M. Roy, Chesley, Ont. 13:53-54
- Kincardine, Ont. 13:78-80
- Listowel, Ont. 12:62-65
- Maryborough Township Senior Citizens 13:75-76
- Midwestern Development Council 12:80-81
- Ontario, Gouvernement de l' 10:16-20
- Owen Sound, Chambre de Commerce 13:38-40
- Owen Sound, Ont. 13:36-38
- Palmerston, Ont. 12:89-90
- Pelee, Canton de 11:95-98
- Perth, Ont. 12:61-62
- Railway Workers Council, London et la région 10:29-37
- Railway Workers Council, Sarnia, Ont. 11:45-49
- Robertson, M. N. R., Walkerton, Ont. 13:100-102
- Sarnia et du district, Chambre de commerce de 11:30-31
- Sarnia, Ont. 10:58-61
- Schlenker, M. H. E., Port Elgin, Ont. 13:87-90
- Seaforth, Ont. 12:87-89
- Shellington, M. K. G., Hanover, Ont. 13:84-86
- Southampton, Ont. 13:45-46
- Stratford, Ont. 12:5-8
- Syndicat des transports unis, Preston, Ont. 12:112-113
- Syndicat des Transports unis, Windsor, Ont. 11:102-104
- Turnberry, Ont., Canton de 12:91-92
- United Transportation Union, (Trainmen), (Engine-men), Brotherhoods, Locomotive Engineers, Brotherhood, Cheminots de Stratford 12:49-51
- Wallaceburg River Erosion Action Committee 11:69-71
- Weber, M. A. W., Détroit, Michigan 11:85-88
- Windsor, Ont., Commission métropolitaine industrielle de 11:92-94
- Wingham Business and Professional Women's Club 13:71-74

*Voir aussi*

Appendices

### Témoins

- Aarssen, M. Art, Commissaire, Sutherland Drainage Scheme River Erosion Action Committee 11:71-75, 11:78-84
- Allin, M. D. G., Maire, Chatham, Ont. 11:8-9, 11:11-13, 11:15, 11:17, 11:19-21, 11:25
- Anions, Rév. Richard, Conseiller, Southampton 13:45-48
- Arbique, M. H., Secrétaire, Commission canadienne des Transports 4:15, 6:19, 7:10, 7:18
- Banninga, M. Edward P., Ingénieur, Sarnia, Ont. 10:58-66
- Barlow, M. William, Échevin, Galt, Ont. 12:25-27, 12:34-42
- Bartja, M. William, bailli de Pelee Island 11:95-102
- Bell, M. David, Président, Comité transports, Chambre de commerce de Sarnia 11:30-38, 11:41
- Bernhardt, M. A. E., Secrétaire, Railway Workers Council, London, Ont. et la région 10:34-44, 10:47-49
- Blundy, M. Paul D., Maire, Sarnia, Ont. 11:32-34, 11:38-44
- Boughner, M. A. C., Sous-ministre adjoint, Finance et administration, ministère des Postes 1:21, 1:23-24

- Bridge, M. R. G., Conseiller, Palmerston, Ont. 12:89-90, 12:92-93
- Brown, M. Allan, Solliciteur, Chemins de fer nationaux du Canada 10:67-72, 12:111-112
- Brown, M. Arthur, Maire, Walkerton, Ont. 13:28
- Burtnick, M. Dan, Conseiller juridique, Toronto 10:16-29
- Campbell, M. G.C., Sous-ministre adjoint, Commercialisation, ministère des Postes 1:59-60
- Campbell, M. R.M., Chambre de Commerce, Owen Sound, Ont. 13:38-40
- Camu, M. P., Président, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 2:6-8, 2:34-47, 2:50, 2:53, 9:40
- Carvell, M. J.T., Avocat-conseil, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 2:45-46, 2:48-49, 2:51
- Chapman, M. J.H., Sous-ministre suppléant, ministère des communications 3:15
- Cherry, M. Robert S., Palmerston, Ont. 12:81, 12:85-87, 12:92-94
- Cooper, M. J.I., Tillsonburg, Ont. 10:4-15
- Cooper, M<sup>me</sup> J.I., Tillsonburg, Ont. 10:13
- Côté, hon. J.-P., Ministre des Postes 1:11-94, 1:97
- Cousens, M. R.J., Directeur par intérim des transports, ministère des Postes 1:75-76
- Cummings, M. R.S., Agent de développement, Goderich, Ont., Comté de Huron 12:74-75, 12:79
- Davis, M. H., Président du conseil, Comté de Bruce 13:29-36
- Douglas, M. Crawford, CKNX-TV, Wingham, Ont. 13:96-99
- Duffus, M. S.M., Président, Wallaceburg River Erosion Action Committee 11:69-78, 11:80-85
- Dunkin, M. Jackson, Conseiller, Canton de Turnberry 12:91-92
- Edighoffer, M. Hugh, Député provincial (Perth), Turnberry Township Federation of Agriculture 12:95-102
- Ellam, M. F.B., Directeur, Service de la finance, Conseil des ports nationaux 2:22, 2:27-28
- Elliot, M. Walter R., Galt, Ont. 12:32-33, 12:36, 12:40
- Flood, M. George, Secrétaire archiviste, Railway Workers Council, London, Ont. et la région 10:29-34, 10:40-41, 10:43-46, 10:49-52
- Forgie, M<sup>me</sup> Kathleen, Présidente, Wingham Business and Professional Women's Club 13:71-75
- Fultz, M. J.G., Directeur codage et mécanisation, ministère des Postes 1:18-20, 1:33-34, 1:42-44, 1:46-47, 1:51-53, 1:72-73, 1:84-86, 1:90-94
- Gaunt, M. Murray, Député provincial, Huron-Bruce 13:64-71
- George, M<sup>me</sup> Fred, Golden Age Club, Galt, Ont. 12:33, 12:43
- Gilchrist, M. W.M., Président, Société des transports du Nord Limitée 8:5-12
- Gordon, M. William, Brotherhood of United Transportation Union (Enginemen) Stratford, Ont. 12:52-55
- Gross, M., Conseiller, Listowel, Ont. 12:62-64, 12:66-69
- Hillgartner, M. Ken, Syndicat des transports unis, Windsor, Ont. 11:102-107
- Huck, M. W.H., Administrateur, Administration du transport aérien du Canada, ministère des Transports 9:29-30, 9:71



- Inglis, M. Lindsay, Bailli, Comté de Grey, Ont. 13:40-42
- Jamieson, hon. Don, Ministre des Transports 9:6-92
- Johnston, M. F.C., Canadian Brotherhood of Railway Ontario District 12:103-111
- Jones, M. D.H., Président, Comité transports par chemins de fer, Commission canadienne des Transports 5:19, 5:23, 5:28-30
- Karges, M<sup>me</sup> Elsie, Conseillère, Listowel, Ont. 12:65-66, 12:69
- Kennedy, M. Roy, Chesley, Ont. 13:53-54
- Knapp, M. F., Directeur, Direction de la marine et des traversiers, ministère des Transports 9:67
- Lister, M. Murray, Division développement programmes, ministère Transports et Communications, province Ontario 11:30
- Lowry, M. J. R., Ripley, Ontario 13:91-92
- McDowell, M. G.E., Directeur général, directeur projets région Toronto, ministère des Transports 9:39
- McGlynn, M. A., United Transportation Union, Lodge 1768, Preston, Ont. 12:112-115
- MacKay, M. J.A.H., Sous-ministre, ministère des Postes 1:81-84, 1:92-93
- McMillan, M<sup>me</sup> Betty, Échevin, Stratford, Ont. 12:5-15, 12:17, 12:20-23
- McPherson, M<sup>lle</sup> Yvonne, Ancienne présidente, Wingham Business and Professional Women's Club 13:74-75
- Malcolm, M. Peter E.R., Vice-président, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 2:38
- Marchand, M. de Montigny, Sous-ministre adjoint, Exploitation, ministère des Communications 3:10-11, 3:13-14, 3:21-23
- Martin, M. J. M., Directeur finances et comptabilité, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 2:39-40
- Middleton, M. Douglas, Maire, Chesley, Ont. 13:49-53, 13:55
- Moore, M. J. R., Secrétaire, Commission métropolitaine industrielle de Windsor 11:92-95
- Moses, M. W. A., Brotherhood of United Transportation Union (Trainmen), Stratford, Ont. 12:49-60
- Murphy, M. R., Harriston, Ont. 13:55-60
- Nixon, M. F. G., Administrateur, Bureau de télécommunications, ministère des Communications 3:21
- Oddleifson, M. E. W., Bayfield, Ont., Comté de Huron 12:70-80
- Oehm, M. Peter, «GO North Committee», Toronto, Ont. 13:93-96
- Pare, M. Cecil, Directeur général, Chambre de commerce de Chatham, Ont. 11:5-29
- Parkhill, M. D. F., Sous-ministre adjoint, Planification, ministère des Communications 3:11-12, 3:14-15
- Pickersgill, hon. J. W., Président, Commission canadienne des Transports 4:4-34, 5:6, 5:8-10, 5:16, 5:24-28, 6:5-25, 6:27-37, 7:4-22
- Robertson, M. N. R., Walkerton, Ont. 13:100-102
- Robinson, M. Roy, Gouverneur, Comté de Perth, Ont. 12:61-62, 12:65, 12:69
- Ross, M. Allan, Président, Midwestern Development Council 12:80-85
- Rouse, M. Gordon S., Maire, Galt, Ont. 12:27-32, 12:34-43, 12:48
- Rutherford, M. R. M., Maire, Owen Sound, Ont. 13:36-38, 13:42-45

- Schlenker, M. H. E., Port Elgin, Ont. 13:87-91
- Schooley, M. Basil J., Échevin, Stratford, Ont. 12:15-18, 12:20-23
- Shellington, M. K. G., Hanover, Ont. 13:84-87
- Sinclair, M. G. M., Sous-ministre adjoint, Services d'exploitation, ministère des Postes 1:35-37, 1:52, 1:84-85, 1:92, 1:94-95
- Smith, M. T. C., Secrétaire-trésorier, Conseil des employés du chemin de fer de Sarnia, Ont. 11:45-50, 11:52, 11:55
- Stanbury, hon. Robert, Ministre des Communications 3:4-10, 3:12-21, 3:24-26
- Stoner, M. O. G., Sous-ministre, ministère des Transports 9:30, 9:42, 9:45, 9:54-56, 9:67, 9:73, 9:75, 9:79, 9:86, 9:90
- Swan, Rév. J., Maire, Hanover, Ont. 13:60-64
- Taylor, M. D. E., Président, Conseil des ports nationaux 2:8-34, 9:61
- Thompson, M. James, Président, Maryborough Township Senior Citizens 13:75-78
- Treitz, M. R. E., Président local des hommes de cour, Conseil des employés du chemin de fer de Sarnia, Ont. 11:48-49, 11:51, 11:53, 11:60, 11:62, 11:66-68
- Veenis, M. R. M., Gérant de district, Chemins de fer nationaux du Canada 13:5-27
- Weber, M. Art., Détroit, Mich., É.-U. 11:85-92
- Weir, M. W. J., Ingénieur, section régionale de Lambton, Association des Ingénieurs professionnels de la province d'Ontario 10:54-58
- White, M. Jack, Kincardine, Ont. 13:78-84
- Williams, M. Ernest, Commis-trésorier, Seaforth, Ont. 12:87-89, 12:92-94



**Members of the Committee**

Chairman:

—Lessard, H. Pit (La Salle) 1:8-11, 14, 27, 30, 32, 37, 52-55, 63, 66-70, 78, 80-82, 85, 95-97; 2:6, 8, 10, 33-34, 38, 49-50, 52-53; 3:4-5, 26; 9:6, 19, 30, 39, 58, 66, 85, 92

Vice-Chairman:

—Turner, Charles (London East) 1:8-71; 4:4, 17-18, 34-35; 5:4-6, 9, 14, 16, 18, 22-23, 29-30; 6:4, 25-26, 32, 35, 37; 7:4, 6-7, 21-23; 8:5, 12; 10:4, 7, 15, 26, 28-29, 34, 37, 44-45, 54, 58, 67, 70-72; 11:5, 8, 16, 19, 29-33, 38-40, 44, 50, 69, 85, 88, 92, 95, 100, 102, 107; 12:5, 9, 23-25, 30-33, 40, 43-44, 48, 57-58, 60-62, 69-70, 85, 89-90, 95, 103, 111-112, 115; 13:5-9, 23-24, 26, 28-29, 36, 40, 42, 44-49, 52-55, 58, 60-61, 64, 68, 71, 75, 77-78, 81, 84, 87, 90-91, 93, 96, 99-100, 102; 14:6, 8-20

—Allmand, Warren (Notre-Dame-de-Grâce) 1:14, 21-24, 54, 56-57, 96; 2:25-27, 31, 33-34; 3:8-10, 21-25; 4:18, 24-27; 5:14; 8:6-9, 11-12; 9:54-58, 85-91; 14:10, 15-16

—Benjamin, L. G. (Les) (Regina-Lake Centre) 5:22-23; 6:6-8

—Buchanan, J. Judd (London West) 10:22

—Danforth, Harold W. (Kent-Essex) 1:40-45, 61-62; 11:9-10, 21-24, 27-28, 35-36, 61-63, 71-73, 94-95, 101-102; 14:13, 15-17

—Dinsdale, Hon. Walter G. (Brandon-Souris) 1:14-17, 27-29

—Forrestall, J. Michael (Dartmouth-Halifax East) 4:14, 16-17, 27, 34; 7:6

—Gilbert, John (Broadview) 9:30-35, 74-77, 82-83

—Hales, Alfred D. (Wellington) 9:25, 27-30; 10:49-53, 57-58, 70; 12:17-20, 22-24, 38-40, 47, 53-55, 67-68, 78-80, 84-85, 95, 100-101, 108-109, 114; 13:15-19, 25-26, 28, 32-33, 43-44, 48, 64, 70; 14:6, 8-10, 12-15, 17-20

—Harries, Hu (Edmonton-Strathcona) 4:20-24

—Horner, Jack H. (Crowfoot) 4:24; 5:5, 12-13, 18-24; 6:9, 21-26, 29, 35-37; 7:14-16; 9:58-65

—Howe, Wm. Marvin (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo) 1:87-90, 96; 2:21-24, 39-43; 5:28-29; 6:9-12; 8:9-11; 9:19-25, 71-74; 10:4, 7-9, 20-22, 26, 29, 37-40, 53-54, 56, 61-63, 66, 68-70; 11:20, 25, 29, 68-69; 12:11-13, 31, 33-35, 43-44, 55-56, 68-70, 75-76, 81-82, 95, 101-102, 107-108; 13:9-12, 27, 33-34, 43, 47-48, 55, 57-58, 70-71, 82-83

—Kaplan, Robert (Don Valley) 6:26-30

—Loiselle, Gérard (Saint-Henri) 2:43, 45-49

—McCleave, Robert (Halifax-East Hants) 2:28-29; 3:4-5, 10-14, 17, 26; 4:4, 18-20; 5:14-15; 6:18-21; 9:39-44, 83-85

—McCutcheon, MacT. (Lambton-Kent) 11:10-11, 24, 29, 33-35, 41-42, 50-52, 73-75, 88-89

—McGrath, James A. (St. John's East) 4:5-10; 5:4-6, 9, 12, 15; 6:12, 14; 9:65-70

—McKinley, Robert E. (Huron) 10:9, 55-56, 67; 12:20-21, 36, 52-53, 70, 73-74, 85, 93-94, 107; 13:19-21, 29, 58-59, 71, 74-75, 96, 99; 14:6, 9-10, 18

—McNulty, James C. (St. Catharines) 1:55; 2:34, 38; 5:10; 10:12-13; 11:8, 19, 29, 40-41, 52, 91-92, 104; 12:17-18, 26-27, 38, 78, 80-81, 98-99, 106-107; 13:23, 47

—Nielsen, Erik (Yukon) 1:10-11, 25-30, 34-37, 46-54, 62-63, 65-71, 76-85, 90-97

—Noble, Percy V. (Grey-Simcoe) 10:14-15, 27, 45-46, 58, 65-66; 11:8-9, 37-38, 42-43, 75-78, 100-101, 12:5, 13-14, 27, 40-42, 57, 76-78, 94, 103; 13:21-23, 35, 42, 59, 87, 92, 96

**Membres du Comité**

Président:

Vice-président:

- Portelance, Arthur (Gamelin) 1:10, 45-46, 57-58;  
2:17-18, 31-33; 3:20-21; 6:36
- Pringle, (Jerry) M. E. (Fraser Valley East) 1:8, 10,  
25-26, 37-40, 62; 3:18-20; 5:5, 9-11, 29-30
- Roberts, John (York-Simcoe) 5:11-14, 24-28; 9:35-36,  
38-39, 77-82
- Robinson, William K. (Toronto-Lakeshore) 9:91-92;  
12:65-67, 69
- Rock, Raymond (Lachine) 1:55; 2:18-21, 50-53; 3:17-  
18; 4:27-29; 5:15-16; 6:4-5, 11; 9:44-49; 10:13-14, 26-  
27, 46-49, 54, 72; 11:5, 15-16, 20-21, 59-61, 78, 80-82,  
106; 12:37; 13:12, 27, 35-36, 53, 69-70, 76-77, 80, 102;  
14:7-8, 11-18, 20
- Rose, Mark W. (Fraser Valley West) 9:49-54
- Saltsman, Max (Waterloo) 11:11-12, 26, 42, 63-68,  
94, 104-105; 12:5, 21-22, 31, 44-47, 109-111; 13:51-53,  
91, 98-99
- Skoberg, John L. (Moose Jaw) 1:8-10, 17-21, 32-33,  
45, 53, 58-61, 63-65, 68-69, 71-76, 85-87, 96-97; 2:14-  
17, 29-31; 3:4, 14-16, 25; 4:10-16, 18, 29, 33-34; 5:7-9,  
15-17; 6:30-35; 7:6-10, 16-22; 10:4, 11-12, 22-25, 28,  
42, 44, 46-47, 56-57, 63-65, 70-71; 11:5, 16-19, 29, 31,  
38, 52-57, 83-85, 91; 12:14-16, 23-24, 27, 43, 51-52, 58-  
60, 65-67, 70, 73-75, 82-84, 92-93, 99-102, 105-106, 109,  
111-112, 114-115; 13:13-15, 26-27, 34, 44, 46, 50-51, 54,  
59-60, 63-64, 68-69, 77-78, 81, 92
- Thomas, Charles H. (Moncton) 2:10-14; 4:29-33; 6:14-  
18; 7:5, 10-14
- Thomas, J. Antonio (Maisonneuve-Rosemont) 1:10,  
70
- Whelan, Eugene F. (Essex) 11:12-15, 25, 43-44, 57-59,  
68, 82-83, 88-90, 92, 95-96, 98-99; 14:11-12
- Whicher, Ross (Bruce) 10:10, 25-28, 40-42, 68-69;  
11:29, 32-33, 40; 12:9-11, 25, 35-36, 48, 57-61; 13:7-9,  
23-25, 28, 44, 46, 53, 61-63, 80-81, 83, 91, 96, 99-100;  
14:7, 14, 18-20

Also present:

- Bell, Thomas M. (Saint John-Lancaster) 2:24-25
- Lundrigan, John (Gander-Twillingate) 4:4-9, 17-18,  
34; 5:10-11
- Monteith, Hon. J. Waldo (Perth-Wilmot) 12:9, 43,  
58, 65

Aussi présents:























BINDING SECT. JUN 11 1980

GOVT PUBNS



